

# Le Simplon

et ses voies d'accès

Edition de l'Association  
"Pro Sempione" ::

## Renseignements gratuits.

---

La **Direction de l'Association Pro Sempione**, Place St-François 6, à **LAUSANNE** (Suisse), donne **GRATUITEMENT** par correspondance, **tous les renseignements demandés** sur la région d'influence du Simplon (Suisse et pays voisins) : voyages et excursions, itinéraires et billets de transports, stations d'été et d'hiver, conditions de séjour, hôtels et pensions, bains et sanatoriums, tourisme, sports et distractions, ressources intellectuelles, écoles officielles et instituts privés, curiosités artistiques, industrie, commerce, trafic, etc.



2715

# LE SIMPLON

..... (LIGNE INTERNATIONALE) .....

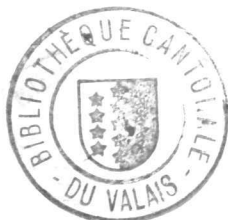
## ET SES VOIES D'ACCÈS

Texte de la Suisse Romande  
par M. Dr L. COURTHION

Texte des régions : Neuchâtel, Oberland-Bernois, Lœtschberg, Brigue  
..... par M. H. BEHRMANN .....

Texte de Brigue-Simplon, Tessin, Italie  
:: par M. Dr Ed. PLATZHOFF-LEJEUNE ::

[ouvert]



Edité par l'Association „Pro Sempione“

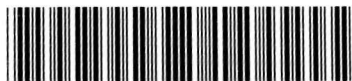
TA 784

[ca 1920]



2415

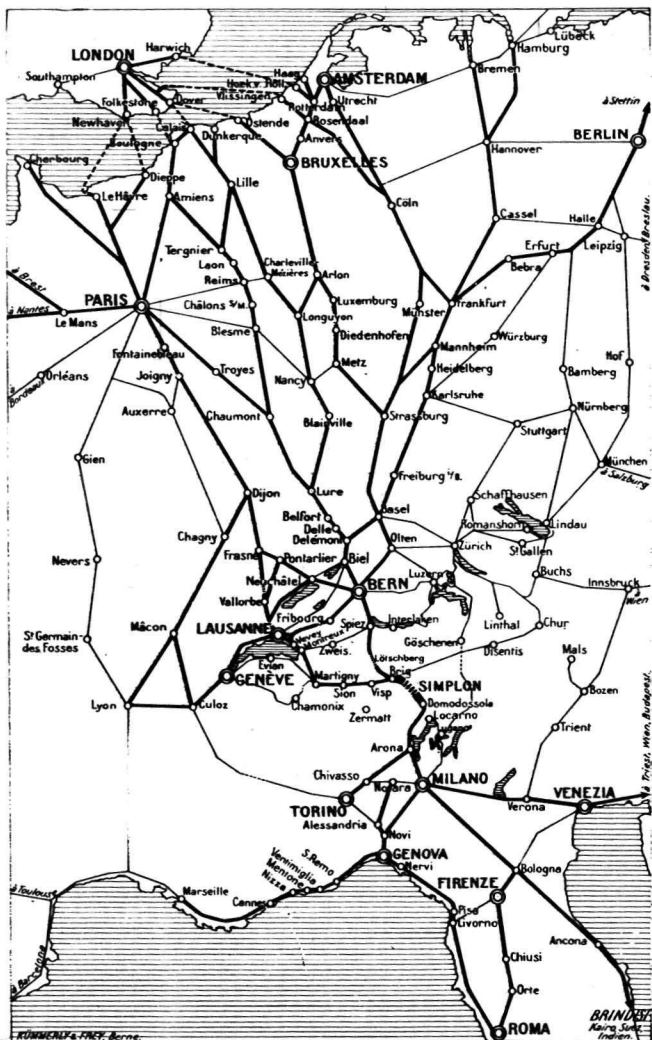
**Médiathèque VS Mediathek**



1010736388

TA 784





**Principales voies d'accès du Simplon**

# INDEX

	Page
I De Paris au Simplon par Lausanne (Vallorbe-Renens) .	7
II Genève . . . . .	12
III De Genève à Lausanne par la rive Nord du Lac Léman (Lac de Genève). — (Nyon-Gimel-Rolle-Morges) . .	17
IV Lausanne . . . . .	22
V De Lausanne à St-Maurice. — (Vevey-Montreux-Aigle- Bex-Cryon-Villars) . . . . .	25
VI De Genève à St-Maurice par la rive Sud du Lac Léman (Lac de Genève). — (Thonon et Evian-les-Bains, Bou- veret, Monthey, Champéry, Morgins) . . . . .	36
VII De Genève au Bouveret par le Lac Léman (Lac de Genève)	40
VIII St-Maurice-Vernayaz . . . . .	43
IX De Martigny à Chamonix, au Grand St-Bernard et à Sion. — (Salvan, Finhaut, Orsières, Bagne, Fionnay, Hospice du Grand St-Bernard-Saxon). . . . .	44
X Sion, Sierre, Viège, Saas et Zermatt. — (Evolène, Mon- tana-Vermala, Vissoye, Zinal, Loèche-les-Bains). . .	53
XI Brigue et le Simplon. — (Simplon-Kulm, Hospice et Gondo)	65
XII De Brigue à la Furka. — (Fiesch, Eggishorn, Munster, Gletsch.) . . . . .	68
XIII De Lausanne à Berne. — (Chexbres, Palézieux, Bulle, Gruyère, Château d'Oex, Gstaad, Zweisimmen). — Fribourg. — Berne. . . . .	72
XIV De Neuchâtel à Berne (St-Blaise-Anet) . . . . .	85
XV De Berne à Thoune. — A (Munsingen-Thoune) b) Belp	90
XVI De Thoune à Interlaken (Scherzlingen, Spiez). . . . .	95
XVII De Spiez à Brigue par le Loetschberg. — (Heustrich, Mulenen-Niesen, Frutigen, Kandersteg) . . . . .	102
XVIII De Brigue à Domodossola. (Tunnel du Simplon, Iselle)	111
XIX Les Vallées de Domodossola. — (Val d'Antigorio, Val Formazza, Val Toggia, Val du Gries) . . . . .	113
XX De Domodossola au Lac Majeur. — (Baveno, Stresa, Pallanza) . . . . .	115
XXI Du Lac Majeur à Turin, Milan et Gênes. — (Arona) .	118
XXII Du Simplon à Lugano et au Lac de Côme. — (Iles Borromées, Laveno, Lugano). . . . .	120
XXIII Du Simplon à Locarno et aux Grisons. — (Cannobie, Brissago, Locarno) . . . . .	124

## INTRODUCTION

Le tunnel du Simplon, livré à la circulation des trains depuis le printemps de 1906, a placé Milan à 14 heures de Paris et à 22 heures de Londres, et Rome à 26 heures de Paris et 38 de Londres. Cette voie est donc la plus rapide entre les deux versants des Alpes, la distance de Paris à Milan, qui était jadis par le Mont-Cenis de 945 kilomètres, réduits à 900 par le percement du Gothard, ayant été abaissée grâce au Simplon à 826 kilomètres (distance inférieure à celle de Paris à Marseille). Toutefois, cette économie de kilomètres et d'heures n'est pas l'unique avantage que le Simplon ait à faire prévaloir en face de ses voies aînées et rivales. Il a pour lui d'être essentiellement une voie de plaine tout en pénétrant au plus profond du massif central des Alpes. Le seuil nord du tunnel est au niveau du Rhône et le seuil sud à quelques kilomètres des rives plates de la Toce, affluent du Lac Majeur. Le maximum d'altitude de la voie est, au point culminant du souterrain, de 705 m., soit de 450 m. de moins que le tunnel du Gothard et de 600 m. de moins que celui du Mont-Cenis.

Au surplus, de tous les temps, la région du Simplon fut tenue pour la voie stratégique préférable entre l'Europe du Nord-Ouest et les pays du Midi et de l'Orient. Dès le moyen âge, ses après défilés disposèrent d'un hospice tenu par les chevaliers de Malte pour assurer asile et protection aux voyageurs et aux pèlerins. Au XVII<sup>e</sup> siècle, le Valaisan Gaspard Stockalper y faisait élever l'ancien hospice et, grâce à la sécurité ainsi assurée, le Simplon fut choisi depuis 1640 comme voie principale entre Genève et Milan pour les services postaux. Aussi, en 1797, le général Bonaparte, alors commandant en chef de l'armée d'Italie, avait-il appelé l'attention du

*Vue de Vallorbes*

gouvernement sur l'importance d'une voie stratégique à travers ces défilés. En 1800, devenu Premier Consul, il donnait immédiatement suite à ce projet et, dès 1801, il décrétait la création sur le col du Simplon d'un hospice analogue à celui du Grand-St-Bernard, qu'il avait visité en se rendant à Marengo, et le plaçait sous la direction des religieux de cette maison.

Si vous prenez une carte d'Europe et si vous y tracez une ligne droite de Paris à Brindisi, vous observez qu'elle franchit les Alpes exactement au levant de la ville de Brigue, où s'ouvre le tunnel, et qu'elle retient, dans un voisinage immédiat ou plus ou moins proche, des villes comme Dijon, Besançon, Lausanne, Berne, Genève, Milan, Venise, Trieste, Gênes, Florence, Livourne, Bologne, Ancône, avec voies dérivées sur Rome, Naples, la Sicile et ports divers d'embarquement sur l'Égypte, la mer Rouge, la Grèce et toute la partie orientale de la Méditerranée.

Ces remarques formulées de façon objective et telle que chacun en puisse d'un instant vérifier l'exactitude, nous nous proposons, dans les pages qui vont suivre, d'exposer les avantages de cet itinéraire. Il importe surtout de bien retenir qu'en plus de l'économie d'argent et de temps, les voies dirigées sur le Simplon mettent à la portée du voyageur d'autres avantages appréciables, ne fût-ce que l'occasion de parcourir cette région centrale des Grandes Alpes qui est, sans contredit, la plus visitée du monde.

## I. — De Paris au Simplon.

### A. — PAR VALLORBE ET LAUSANNE.

Lorsqu'on pénètre en Suisse, soit par les vallons élevés de Pontarlier, soit, comme ce sera bientôt le cas, par le tunnel du Mont-d'Or, on débouche dans la curieuse vallée de l'Orbe, rivière qui après avoir formé le lac de la vallée de Joux à 1.008 m, perd ses eaux et reparait vers la base du Mont-d'Or.

VALLORBE, 760 m. Grande bourgade industrielle de 4,309 habitants sur les deux rives de l'Orbe, au-dessus du confluent de la Jougneaz. Douane fédérale.

DE VALLORBE AU PONT ET AU BRASSUS (vallée de Joux). Chemin de fer. 25 km. en 1 h. 45. La voie s'en va contourner au-dessus du Day les flancs boisés de la Dent de Vaulion. Elle passe en face de la grotte d'où s'échappe l'Orbe, puis plus haut devant le lac Brenet.

11 km. 3. *Le Pont*, 1008 m., à l'entrée du riant val de Joux, séjour d'été grâce à son altitude et à ses forêts ; séjour d'hiver grâce aux sports sur le lac de Joux. Il est assis à la base de la Dent de Vaulion 1487 m., d'où l'on jouit d'un vaste point de vue.



*Ballaigues et le Plan de la Combe*

Le long de la rive l'*Abbaye*, le *Lieu*, le *Sentier*, et plus loin le *Brassus*, villages industriels (horlogerie). Le lac est parcouru en été par un bateau à vapeur.

DE VALLORBE A BALLAIGUES, 6 km. en 1 h. Voiture postale. Ballaigues, grand village à 930 m. au flanc du Mont Suchet, avec belle vue et environné de forêts, très fréquenté en été, et depuis quelques années en hiver grâce à ses aménagements pour sports sur la neige.

Après avoir franchi l'Orbe sur le Saut du *Day* (cascade intéressante), la voie ferrée laisse à gauche le château des Clées.

Bientôt le regard embrasse un vaste horizon. D'abord le plateau suisse parsemé de collines boisées ou coiffées de « burs » et de châteaux en ruines. Au delà des lointains, estompée au-dessus des brumes, dans une atmosphère plus pure, se montre, comme une fantastique apparition, la barrière neigeuse des Grandes Alpes. A gauche, au loin, s'étend le lac de Neuchâtel,

à droite, le Léman. Au sud-est apparaît le Mont-Blanc. La voie descend par grands circuits un coteau parsemé de villages.

12 km. ROMAINMOTIER, bourg célèbre par son église du VIII<sup>e</sup> siècle, reste d'un ancien couvent (*Romanum monasterium*).

18 km. 3. ARNEX, 546 m., à 3 km. de la petite et très ancienne ville d'ORBE, 483 m., située au débouché de la rivière de ce nom et qui offre diverses curiosités, depuis des souvenirs de la domination romaine. Vieux château d'origine franco-burgonde, où séjourna la reine Brunehaut. Ponts remarquables. Statue du réformateur Pierre Viret, né à Orbe.

23 km. LA SARRAZ, 502 m. Bourg de 1,000 habitants avec un château-fort du XI<sup>e</sup> siècle campé sur l'arête du Mormont qui barre la vallée et sépare ainsi l'Orbe, sous-affluent du Rhin, et la Venoge, affluent du Rhône.

31 km. 4. COSSONAY, 565 m. Chef-lieu de district et petite ville de 1,100 habitants sur un plateau dominant le val de la Venoge. Eglise ancienne ayant renfermé les tombeaux des sires de Cossonay.

41 km. 4. RENENS (449 m.) 3.320 habitants. Station importante, à la jonction des lignes de Genève, de Paris-Val-lorbe-Lausanne et de Zurich-Neuchâtel-Lausanne.

45 km. LAUSANNE (voir p. 22).

## B. — PAR NEUCHÂTEL ET YVERDON.

En quittant Neuchâtel, la voie s'abaisse en suivant le coteau. Elle traverse *Serrières*, connu par ses fabriques de chocolat. A *Auvernier* (5 km.) un vaste champ d'alluvions, formé au débouché de l'Areuse, isole le lac du coteau et de la voie. Dans cette plaine s'étend le village de *Colombier* avec un vieux château transformé en caserne (Écoles militaires d'infanterie). A 10 km. *Boudry*, petite ville de 2200 âmes, sur l'Areuse,



*Les Rasses. — La ligne Yverdon-Sainte-Croix.*

dont on va visiter les gorges très intéressantes. Lieu natal du conventionnel Jean-Paul Marat. Près de là est le vignoble bien connu de Cortaillod. Après *Bevaix* (14 km.) la voie et la route rejoignent le lac, qu'elles côtoient jusqu'à son extrémité supérieure près d'Yverdon. Entre *Vaumarcus* (21 km.), vieux château, et *Concise* (25 km.), ancienne station lacustre, on entre dans le canton de Vaud. En face apparaît Estavayer, chef-lieu du district fribourgeois de la Broye, avec son vieux château.

33 km. GRANDSON. Petite ville de 1800 hab., très pittoresque et célèbre dans l'histoire par la défaite que les Suisses y infligèrent à Charles le Téméraire (3 mars 1476). Vieille église de l'époque romane et château féodal restauré et habité. Bientôt la voie va contourner l'extrémité sud-ouest du lac pour atteindre :



37 km. YVERDON. Ville de 9000 habitants, sur la Thièle, à peu de distance de son embouchure dans le lac. Hôtel de Ville avec un musée d'antiquités romaines et une collection de vieilles horloges. Vieux château du XII<sup>e</sup> siècle avec une bibliothèque et des collections de numismatique. Vestiges d'un camp romain. A 15 min. de la ville au S.-E. établissement thermal très fréquenté et bien installé (eau sulfureuse 24°, 5). Bains, douches, inhalations, pulvérisations.

Près de là est le domaine de la Prairie qui dispose aussi d'une source. Yverdon a encore une école supérieure pour jeunes filles, une école de mécaniciens et diverses institutions d'enseignement public et privé. Pestalozzi y enseigna de 1805 à 1825 ; sa statue, par Lanz, s'érige sur la place du château.



Yverdon. — Statue de Pestalozzi.

D'YVERDON A SAINTE-CROIX 24 km., en 1 h. ou 1 h. 15 (ne marche pas les dimanches). Aller 2 fr. 50 ; aller et retour 4 fr. Après avoir traversé la Brinaz à l'ouest de la ville, la voie s'élève au flanc du Jura par *Valleyres-sous-Montagny* et *Essert*. Avant de pénétrer dans la vallée, belle vue au loin sur le plateau et les Alpes lointaines. Après les stations de *Baulmes* et

de *Six-Fontaines* la voie décrit une grande courbe en retour et va contourner le Mont de Baulmes par une série de tunnels et au travers d'une magnifique forêt.

*Sainte-Croix*, 1,108 m. Grand village industriel correct et propre dans un site très abrité du Jura. Population 6000 âmes, s'occupant surtout d'horlogerie et de fabrication de boîtes à musique. Excursions intéressantes. Des sommités qui dominent la localité, on a de vastes et splendides perspectives sur les Alpes de Savoie, du Valais, de la Gruyère ainsi que sur la région du Léman. Station d'été et d'hiver. Sainte-Croix et surtout le hameau voisin des Rasses sont très fréquentés en hiver par les amateurs de sports.

La ligne de Neuchâtel à Lausanne touche à *Ependes*, à *Chavornay* (tramway pour Orbe) et à *Eclépens*, puis à Daillens (55 km.) elle se réunit à la voie de Vallorbe à Lausanne.

## II. — Genève

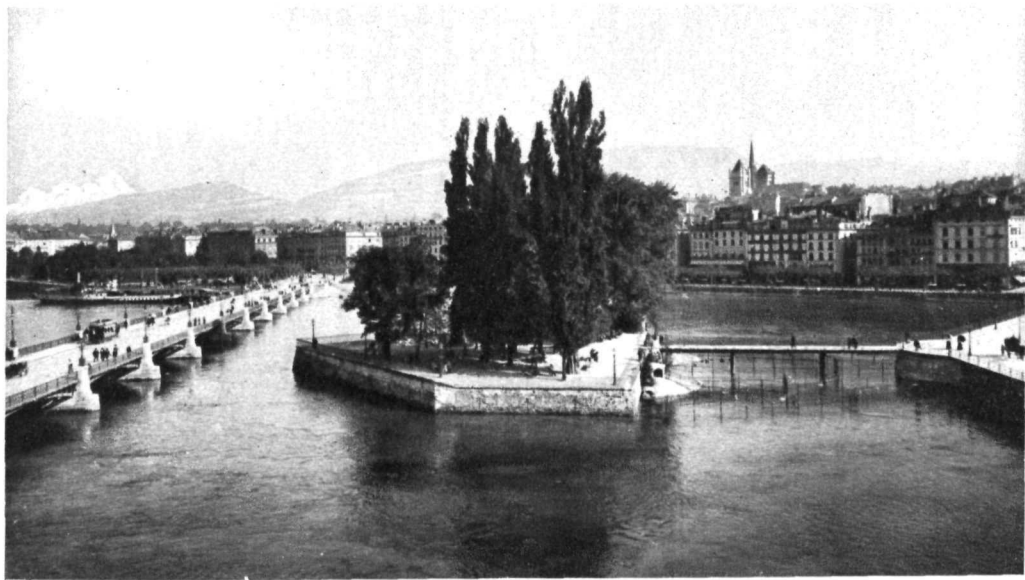
Si l'on pénètre en Suisse en venant de Mâcon, Lyon, Ambérieu et Culoz, points où se concentrent les voies de Paris, du Midi et du Centre de la France, de Turin et du Dauphiné, on doit franchir l'étroite porte du Fort de l'Ecluse au seuil de laquelle la vallée s'évase tout d'un coup.

La croupe élevée du Jura défile vers le nord et le petit chaînon du Vuache vers le sud. Devant vous, le Rhône déambule entre deux plateaux sinueux et l'horizon se déploie au loin, tout au plus limité sur la droite par les premiers gradins des Alpes, au-dessus desquels scintille, découpé très loin et très haut dans les nuages et l'azur, le merveilleux profil du Mont-

*Genève — La Rade*

Blanc. Sur la gauche, c'est encore l'espace sans fin, un vide qui fait pressentir une des plus belles perspectives qui soient au monde et dont on n'aura la vision que dès l'arrivée à Genève.

GENÈVE, 375 m., la plus grande ville de la Suisse française et l'une des plus importantes de la Confédération, avec une population agglomérée de 145.000 âmes, s'étale sur les deux rives du lac du même nom et du Rhône, au point où ce fleuve reprend son cours précipité. Ainsi divisée en deux parties principales, à gauche la Cité qui entoure sa cathédrale consacrée dès 1034 par Conrad le Salique, transformée depuis et qui s'érigait en territoire des Allobroges; à droite par le faubourg de St-Gervais en territoire des Helvétiens, Genève a, si l'on peut dire, basé son histoire sur ces deux tendances qui se la partageront à l'origine et qui subsistent même encore sous d'autres formes. La Réformation fit de cette petite cité un des



GENÈVE — L'ÎLE ROUSSEAU

premiers foyers intellectuels du monde. En 1559, Calvin fondait le Collège et l'Académie qui fut la mère de l'Université actuelle et qu'ont illustrée dans les lettres Amiel, Marc Monnier, Edouard Rod, et dans les sciences les de Saussure, les de la Rive, les Pictet, les Carl Vogt.

Genève a encore une Ecole de Médecine, une Ecole dentaire, des écoles de Beaux-Arts, d'Arts industriels, d'Horlogerie, un Collège professionnel, une Ecole de Commerce, une Ecole d'Horticulture, de Mécanique, une Ecole secondaire et supérieure de jeunes filles, des écoles ménagères. Ses établissements d'instruction primaire comptent parmi les mieux organisés de l'Europe.

Son ouverture sur les eaux azurées du lac et du Rhône est bordée de quais spacieux et ombragés que longent de somptueux hôtels, des places remarquables et de riches magasins alimentés par les industries qui ont fait à Genève une renommée universelle : l'horlogerie, la bijouterie, les instruments d'optique et de précision. Des ponts remarquables relient les deux rives : c'est d'abord le Pont du Mont-Blanc long de 260 m., élargi en 1903, ensuite le Pont des Bergues qui forme un coude dont se détache la passerelle conduisant à l'île Rousseau, terrasse établie dans un bloc rocheux où se dresse dans un bouquet d'arbres la statue en bronze de l'illustre philosophe érigée en 1834 par son concitoyen Pradier. Un peu plus bas, le pont de la Coulouvrenière.

Genève a un grand théâtre municipal subventionné, un théâtre de comédie, un kursaal avec une salle de spectacle d'été. Elle a aussi un Conservatoire de musique, un Musée d'art et d'histoire, un Musée d'histoire naturelle, un Jardin botanique et, à 2 km. au nord de la gare, dans un parc magnifique, le Musée de l'Ariana, ainsi que plusieurs jardins et promenades remarquables. (Voir les guides spéciaux, notamment *Huit*



*Le Mont-Blanc vu du Salève*

*jours à Genève*, édité en français, en allemand et en anglais, au Bureau officiel de renseignements, 3, place des Bergues.

En plus d'un important réseau intérieur de tramways, de services de bateaux à vapeur pour les villages riverains du lac (V. p. 17, 40) et trois grandes voies ferrées, Genève est reliée aux bourgades environnantes de Suisse et de France par de nombreuses lignes secondaires dont deux correspondent au chemin de fer à crémaillère du Mont Salève (1344 m.), d'où l'on jouit d'une belle vue sur Genève et le lac ainsi que sur les montagnes de Savoie (Mont-Blanc).

DE GENÈVE A FERNEY ET A GEX (Ain) en 1 h. 20 en tramway. A Ferney, le château de Voltaire, propriété de M<sup>me</sup> Lambert, précédé d'une statue du philosophe. De Gex au col de la Faucille, service de cars automobiles (route de Paris).

DE GENÈVE A VEYRIER ET AUX TREIZE-ARBRES (Salève) en 1 h. 26 en tramway électrique. Bifurcation à Veyrier pour Collonges-sous-Salève, par Bossey.

### III. — De Genève à Lausanne par la rive nord du Lac

8 km 3. **VERSOIX**, 390 m. Ville industrielle de 4.714 habitants à l'embouchure de la Versoix ou Divonne. Port sur le lac. Elle fut détachée du département de l'Ain pour rattacher le territoire de Genève à celui de la Confédération. Jadis seule porte que la France possédât sur le Léman, elle avait été aménagée par le duc de Choiseul en vue d'entraver l'activité commerciale de Genève.

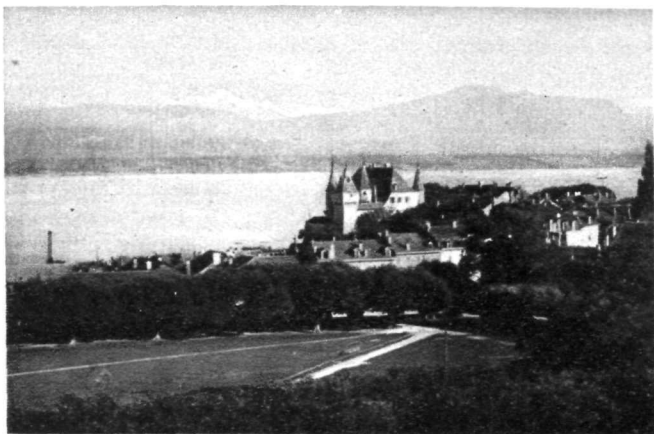
13 km. 2. **COPPET**, 396 m. Petit bourg gracieux et pittoresque, avec port, dominé par un château d'aspect moderne qui fut la résidence de Necker et de M<sup>me</sup> de Staël ; aujourd'hui propriété de M. le comte d'Haussonville.

21 km. 7. **NYON**, 408 m., chef-lieu du district vaudois de ce nom. Belle petite ville de 5100 habitants connue au temps des Romains sous les noms de *Noviodunum* et de *Colonia Julia Equestris*. Elle domine le Lac avec un château imposant et la Terrasse, formée par un bastion au sud de la ville où doit s'ériger un monument à Edouard Rod, critique et romancier, né à Nyon en 1857, mort en 1910. Belle vue du Mont-Blanc et sur les Alpes de Savoie. Port important du Léman.

Le monument le plus remarquable est le château, de construction composite, dont la grande partie remonte au XIV<sup>e</sup> siècle. Siège des pouvoirs de la ville et du district, il renferme un musée très intéressant d'objets de l'âge lacustre et de souvenirs historiques. Lazare Carnot y trouva asile auprès du gouverneur de Bonstetten.

**CHEMINS DE FER. DE NYON A BELLEGARDE** par Divonne et Gex, en 3 heures.

Voie en construction de **NYON A MOREZ** (Jura français) par St-Cergue et la Cure.



*Nyon et les Alpes*

**VOITURES POSTALES.** NYON A ARZIER, 7 km. 3 en 1 h. 20

NYON A MOREZ par Trélex, St-Cergue et la Cure, 33 km. en 4 h. 10.

Nyon est le centre de plusieurs stations d'été recherchées par les étrangers. *Gingins*, *Arzier* et surtout *Saint-Cergue* (*sports d'hiver*) sont connus au loin. En quittant la gare (ou le port), on passe bientôt devant le château de Prangins, anciennement propriété du prince Jérôme-Napoléon et récemment de son fils Louis.

26 km. 4, GLAND, village à 432 m. Embranchement pour Begnins par Vich. Voie à traction électrique de 3 km. 7.

*Begnins*, grand village à 540 m., sur la route de Nyon au Marchairuz et à la vallée de Joux, est un séjour d'été apprécié pour la beauté de ses alentours.

33 km. 6, ROLLE, 378 m. Jolie petite ville allongée sur la rive du lac et la base du coteau. Grand commerce de vins. On





*Saint-Cergues sur Nyon*

remarque un château du XIII<sup>e</sup> siècle flanqué de tours trapues, siège des autorités du district. Rolle a vu naître Frédéric-César de la Harpe, précepteur du czar Alexandre I<sup>er</sup>, qui fut général russe et qui, plus tard, avec son cousin Amédée, s'appliqua activement à la libération du Pays de Vaud asservi à l'oligarchie de Berne. Un arbre de liberté (peuplier), planté en 1798, un obélisque dressé dans une île artificielle, à quelques mètres du rivage et timbré de médaillons du sculpteur genevois Pradier, sont les principaux témoins évocateurs de cette mémoire et de cet événement.

DE ROLLE A GIMEL, chemin de fer électrique de 10 km. 5. *Signal de Bougy* (alt. 709 m.), célèbre point de vue à l'écart de la voie (25 minutes) d'où l'œil domine l'étendue du lac Léman avec tous ses rivages et découvre par-dessus les Alpes de la Savoie le dôme du Mont-Blanc.

*Gimel*, 736 m. Beau village étalé au milieu de riches ver-

gers, qu'une autre voie dessert par *Allaman* et *Aubonne*, est devenu un séjour recherché grâce à son exposition et au voisinage de magnifiques forêts. Sports d'hiver. Deux routes s'élèvent de Gimel vers le col du Marchairuz (1450 m.), qu'on gagne en 1 h. 30, et d'où l'on pénètre dans la vallée de Joux.

38 km. 7, ALLAMAN, 444 m. Village entre la voie et le lac. Un chemin de fer électrique relie cette gare à la ville d'Aubonne et se prolonge de là jusqu'à Gimel. (V. plus haut).

*Aubonne*, 504 m. Petite ville de 1,500 habitants, chef-lieu de district, dans un site merveilleux. Vue magnifique, belles forêts à proximité. L'église a renfermé jusqu'à ces dernières années le cœur du célèbre marin français Duquesne, mort en 1688 à Aubonne.

En sortant de la station d'Allaman, la voie de Genève à Lausanne traverse le ravin de l'Aubonne.

47 km. 7, MORGES, 378 m. Jolie petite ville avec un port sur le lac, qui y forme une large baie à l'un des points où la nappe du Léman atteint sa plus grande largeur. Belle vue sur le lac, les Alpes de Savoie et le Mont-Blanc. 4,600 habitants. Château



*Morges. — Le Petit Bois*



*Vue de Fleurier. — Val de Travers, v. p. 86*

flanqué de grosses tours rondes, qui sert d'arsenal cantonal. Port construit en 1680 sur les plans de l'amiral Duquesne, qui vint finir ses jours dans la contrée.

DE MORGES A BIÈRE ET A L'ISLE en chemin de fer, 11 km. 6 jusqu'à *Apples* (bifurcation) en 37 minutes.

3 km. 6, *Vufflens-le-Château*, 478 m. Village dominé par un magnifique château féodal, la mieux conservée des résidences seigneuriales de la Suisse française. Il a des tours imposantes qui ont leurs légendes.

19 km., *Bière*, 700 m. — 1300 habitants, à l'extrémité d'un immense plateau adossé aux pentes boisées du Mont-Tendre et du Mont-de-Bière et qui sert de place d'armes, principalement pour l'artillerie. Grandes casernes à 500 m. au sud du village. Sports d'hiver aux environs.

A RENENS, la ligne rejoint celles de Neuchâtel et de Paris.

*Ouchy*

#### IV. — Lausanne

Ville de 70,000 habitants, chef-lieu du canton de Vaud, Lausanne occupe une position remarquable dont l'irrégularité en rend l'aspect aussi pittoresque qu'original. Etablie sur les collines qui entourent les ruisseaux du Flon et de la Louve, elle s'est rapidement étendue depuis un demi-siècle. Dominant ainsi le lac des pentes inférieures du chaînon du Jorat, cette ville se fixe dans le souvenir par la variété des aspects autant que par la singularité de sa topographie.

Ouchy, le port de Lausanne, est un des plus fréquentés du lac. Cette ville est aussi le centre des voies ferrées de la Suisse occidentale. Sa vaste gare rassemble les trains venus de Paris, de Genève, de l'Italie par le Valais, de la Suisse intérieure par Berne, par Neuchâtel et par la vallée de la Broye. Des voies

moins importantes la rapprochent des régions intérieures du canton, surtout d'Echallens et de Moudon.

L'essor historique de cette place remonte à la décadence romaine, où les évêques d'Avenches transportèrent leur siège sur cette colline admirablement située et facile à défendre. La cathédrale fut construite dans l'état actuel vers le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Elle a été restaurée depuis 1875, en partie sur les plans de Viollet-le-Duc.

Le château, de forme cubique, flanqué de tourelles, est aussi du XIII<sup>e</sup> siècle. D'abord destiné aux évêques, il est aujourd'hui le siège du gouvernement cantonal.

Le rôle politique de cette ville est tout moderne. De 1536 à la Révolution française, le Pays de Vaud, administré par les Bernois, avait Berne pour capitale. C'était du reste une contrée aux limites imprécises, soumise à des juridictions variées. Son indépendance, conquise en 1798, fut consacrée en 1803 par la formation du canton confédéré de Vaud. Les Bernois avaient fondé à Lausanne une académie qui eut sa célébrité et fut transformée en université en 1890.

Si Lausanne n'a pas, comme les principaux centres de la Suisse, d'industrie ou de spécialité commerciale auxquelles s'attache son nom, elle n'en est pas moins un centre important d'affaires de tout ordre et surtout une ville de science et d'éducation. En plus des facultés universitaires, agréablement logées depuis quelques années, elle a une Ecole d'ingénieurs, un Collège et un Gymnase classique, une Ecole industrielle, un Gymnase scientifique, deux Ecoles supérieures et un Gymnase pour jeunes filles, une Faculté libre de théologie, un Institut de musique, une Ecole de commerce, un Institut agricole et un grand nombre de pensionnats et institutions privées, un Théâtre, un Kursaal.

(Pour détails, s'adresser à la Société de développement.)



Cliché S. A. Schegg

LAUSANNE ET LES ALPES DE LA SAVOIE

## V. — De Lausanne à St-Maurice

Au sortir de la gare de Lausanne, tandis que la ligne de Berne gravit en biais le coteau, la voie du Simplon s'abaisse par degrés vers le niveau du lac. Elle traverse le village de *Pully* (halte) bientôt absorbé dans l'agglomération lausannoise.

5 km. 1, LUTRY, 380 m. Petite ville de 2,560 habitants où commence le vignoble de Lavaux, qui s'étend de Lausanne jusqu'à Vevey, entrecoupé de ravins, de ruisseaux et de vallons où brillent au soleil de gracieux villages. Port sur le lac.

8 km. 5, CULLY, 378 m. Bourg de 1068 habitants, centre du commerce des vins de Lavaux. Sur le quai, obélisque à la mémoire du major Davel, héros et martyr de l'indépendance vaudoise, qui vivait à Cully avant son exécution en 1723. Port sur le lac.

On entre dans la région du haut Lac. La vue se porte à gauche sur la contrée de Vevey et de Montreux dominée par les Alpes de la Gruyère, la Dent de Jaman et les rochers de Naye. En face la vallée du Rhône s'élargit, laissant apercevoir au loin, entre la haute muraille crénelée des Dents du Midi et le bastion hérissé de la Dent de Morcles, la croupe noire du Catogne supportant la coupole immaculée du Grand Combin.

13 km. 5, RIVAZ-ST-SAPHORIN. Deux groupes de maisons, dont un resserré contre le château de Glérolles sur une saillie de roc formant presqu'île. Vins renommés. Débarcadère des bateaux à vapeur.

18 km. 4. VEVEY, 380 m. Préfecture et chef-lieu de district. Belle ville industrielle et de séjour avec une population agglomérée de 18,000 âmes, allongée sur la rive avec une bordure de quais magnifiques et sa vaste Place du Marché. Sa position au débouché de la vallée de la Veveyse par laquelle elle communique avec une partie du canton de Fribourg, notamment



Phot. Perrotet et David, Chaux-de-Fonds

*Vevey. — Les Quais*

avec la Gruyère, en a fait un marché important. Les montagnes qui la dominent et qui forment des gradins gracieusement parés de végétation depuis la vigne jusqu'aux hêtres et aux sapins, les riches villages et hameaux qui en parsèment les coteaux, les brillantes villas qu'elle disperse dans ses alentours, la vue qui se déploie sur le lac et le pourtour de ses rives, surtout de Villeneuve à Saint-Gingolph, lui font un de ces panoramas qu'on ne peut oublier. Depuis quelques années, une avenue relie directement la gare et la place du Marché où se trouve le port principal. Nombreuses industries mécaniques et alimentaires.

Ses monuments sont l'église de *Saint-Martin* sur une colline aux contours ombragés, la chapelle russe, le Château, ancienne résidence des baillis bernois transformé en hôtel pension, le Musée Iénisch, le Château de l'Aîle, etc. (Pour renseignements, s'adresser au Bureau officiel).

Une fête de tradition devenue célèbre dans le monde entier



s'organise à Vevey à de longues années d'intervalle : la *Fête des Vignerons*.

CHEMINS DE FER. DE VEVEY A CHEXBRES ET PUIDOUX. 7 km. 7 en 22 minutes. La ligne s'élève sur un coteau tapissé de vignes et atteint, à 5 km. 6, CHEXBRES, gros village à l'extrémité supérieure du vignoble de St-Saphorin (562 m.). Vue splendide, surtout depuis le Signal de Chexbres. La ligne va rejoindre à Puidoux celle de Lausanne à Berne.

DE VEVEY A CHATEL-ST-DENIS (traction électrique), 41 km. en 35-40 minutes. La voie s'enfonce dans la vallée de la Veveyse jusqu'à Gilamont et revient vers St-Légier, où elle se bifurque sur Blonay (vieux château) et Chamby pour se rattacher à celle du Montreux-Oberland.

Elle revient de là vers la vallée de la Veveyse qu'elle traverse par un viaduc métallique d'une grande hauteur.

41 km., *Châtel-St-Denis*, 810 m. Grand bourg de 2,500 habitants, chef-lieu du district fribourgeois de la Veveyse ; centre agricole important. Belle église catholique. Sports d'hiver aux environs. Communications par les chemins de fer électriques de la Gruyère avec *Palézieux* (jonction des lignes de Lausanne à Berne et de Lausanne à Lyss) et avec *Bulle*, chef-lieu de la Gruyère (lignes de Bulle à Romont et de Châtel-Bulle-Montbovon — V. p. 73).

DE VEVEY AU MONT-PÉLERIN, 1,400 m. (Chemin de fer funiculaire). Long. 4 km. 514, en 24 minutes, avec station à *Corseaux* et *Chardonne-Jongny*. La vue s'étend non seulement sur le bassin du lac Léman et du Rhône, mais encore sur la vallée de la Broye et le plateau.

DE VEVEY AUX PLÉIADES en 1 h. 15. Les Pléiades (1365 m.), dont le sommet domine la rive gauche de la Veveyse, offrent une vue circulaire peu différente, mais de plus grande élévation que celle du Pèlerin.



Montreux et ses golfes

20 km. LA TOUR DE PEILZ, séjour d'exil du peintre Gustave Courbet. Après la station de *Burier*, la ligne du Simplon atteint *Clarens*. A gauche le Château des Crêtes, séjour favori de Gambetta ; c'est là que la tradition place les fameux « Bosquets de Julie » (*Nouvelle Héloïse* de J.-J. Rousseau). Sur une colline, le château du Châtelard avec ses mâchicoulis, ancienne demeure des seigneurs et barons du Châtelard — XV<sup>me</sup> siècle.

23 km. 1, CLARENS, dont Rousseau et Byron furent les chantres inspirés, fait partie de l'agglomération de Montreux. Station des bateaux à vapeur. Près de la rive une île gracieuse, la Roche aux Mouettes ; la villa qui s'y élève a été construite par le peintre Chartran.

24 km. 5, MONTEUX, 22,000 habitants, altitude 375 m., baigné par les deux golfes de Clarens et de Territet, célèbres dans le monde entier, qui sont la gloire du Léman. Station d'étrangers de premier ordre, Montreux doit sa renommée

*Territet*

à la constance de son climat, extrêmement doux l'hiver, et à sa position privilégiée qui en fait un des plus beaux séjours. Le soleil, en effet, semble ne jamais quitter cette contrée. Montreux offre une variété de stations climatiques, dont il y a peu d'exemples ailleurs. Elles s'étagent depuis le bord du lac (375 m.) jusqu'à Glion (700 m.), aux Avants (1000 m.), à Caux (1100 m.) et à Naye (2000 m.). Elles sont toutes reliées par des voies ferrées.

Montreux a un Casino-Kursaal ouvert toute l'année. Chaque confession a sa propre église. Tous les sports d'été et d'hiver. 80 hôtels. Le tramway Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve longe le lac.

De MONTREUX A GLION. Glion (700 m.) est une agréable station climatique ouverte toute l'année. Vue panoramique grandiose. On atteint Glion par un chemin de fer électrique partant de la gare centrale de Montreux (trajet 19 minutes) ou par le funiculaire Territet-Glion (voir plus loin).



*Les Avants sur Montreux*

De MONTREUX A ZWEISIMMEN. La ligne Montreux-Oberland bernois, une des plus pittoresques qui soient au monde, relie le lac Léman au lac de Thoune, Montreux à Interlaken et à Lucerne par la voie la plus directe. Parcours enchanteur. Les express franchissent la distance de Montreux à Zweisimmen en 3 heures. De Zweisimmen à Interlaken en 1 heure. Wagons-restaurants. La ligne s'élève doucement de Montreux aux Avants, dominant le lac et les Alpes. A quelque distance des Avants, elle franchit le col de Jaman par un tunnel de 2 km. et va rejoindre à Montbovon (22 km.) les chemins de fer électriques de la Gruyère. V. p. 75.

*Chamby* (752 mètres). Station d'étrangers. Jonction de la ligne Chamby-Vevey par Blonay.

*Les Avants* (973 mètres). Principale station de la ligne du Montreux-Oberland bernois sur le versant vaudois, dans un frais vallon orienté vers le sud-est. Vastes champs de narcis-

ses. Station climatérique recherchée pour son site abrité, sa fraîcheur en été et ses sports d'hiver (bobsleighs, skis, etc.).

*Des Avants à Sonloup (1200 m.), funiculaire (0 km. 5).*

26 km. TERRITET fait également partie de l'agglomération de Montreux. Position particulièrement abritée et ombragée. Hôtels de 1<sup>er</sup> ordre, nombreuses villas particulières. Sports d'été et d'hiver (golf, tennis, pêche, etc.). Dans le jardin public, monument de l'impératrice Elisabeth d'Autriche par Chiattonne.

De TERRITET A GLION. Funiculaire hardi (57 % de pente); trajet en 9 minutes. Vue admirable. Une flore remarquable orne ce ruban de voie ferrée. Trains à tout instant.

De TERRITET A MONT-FLEURI. Mont-Fleuri (500 m.) dans un nid de verdure. Funiculaire partant du Grand Hôtel (trajet en 5 minutes). Nombreuses promenades sous bois.

De GLION AUX ROCHERS DE NAYE. Chemin de fer à crémaillère (8 km.), trajet en 1 heure, de la gare centrale de Montreux, voitures directes. La voie s'élève doucement parmi les prairies jusqu'à

*Caux (1100 m.)*, station d'étrangers de premier ordre, réputée par sa situation admirable orientée en plein midi, dominant toute la contrée, et par ses luxueux hôtels. Sports d'hiver. De Caux à Jaman, la voie traverse de gras pâturages; de Jaman aux Rochers de Naye, le parcours prend un caractère sauvage. Admirables échappées sur le Léman et sur la Gruyère, champs de rhododendrons.

Les *Rochers de Naye*, gare à 1973 m., sommet facile à atteindre, 2045 m. Naye est le point de vue le plus recherché du pays romand. La vue panoramique forme un croissant immense d'où surgissent les Alpes de la Savoie, les Alpes vaudoises et les Alpes bernoises, le Jura et les monts de la Gruyère. Au pied de Naye, le Léman dans toute son étendue et dans toute



*Les Rochers de Naye.*

sa beauté. Le Jardin alpin de Naye est un des plus élevés de l'Europe ; la flore des hauts sommets y prospère. Buffet et hôtel.

27 km. VEYTAUX-CHILLON, 382 m. Station voisine du vieux château-fort de Chillon, célèbre surtout par la captivité de Bonivard. Les poètes Byron et Victor Hugo, l'historien Edgar Quinet, ont séjourné aux environs.

29 km. VILLENEUVE, 380 m. Très ancienne ville à l'entrée de la plaine du Rhône, avec un des ports les plus importants du lac, à 5 minutes de la gare. Vins très recherchés.

La voie s'engage le long de la rive droite du Rhône.

39 km. 3. AIGLE, 407 m. Chef-lieu du district de ce nom ; jolie petite ville de 4,000 habitants, sur la rive gauche de la Grande-Eau, qui sort de la vallée des Ormonts, dans un angle en retrait de la plaine. Beaux vignobles, entre autres celui d'*Yvorne* (vins très estimés). Station d'étrangers. Grand château dominant la ville.



MONTREUX — Station Climatérique — LAC LÉMAN





*Leysin*

D'AIGLE A LEYSIN, tramway électrique à crémaillère, 5 km. 8 en 1 h.

*Leysin-Feydey*, 1,450 m., est abrité des vents du nord ; ce site exposé au midi ; grands sports d'hiver ; vue grandiose ; quatre sanatoriums et nombreux chalets de la Société climatérique de Leysin.

D'AIGLE A OLLON ET A MONTHEY, 12 km. en 40 min. *Ollon*, 468 m., grand et beau village agricole entouré d'une opulente végétation. De *St-Triphon-gare* la voie passe le Rhône pour atteindre, à l'autre extrémité de la plaine, *Collombey*, 395 m., puis *Monthey* (voir page 78) et se soude aux lignes du *Bouveret* à *St-Maurice* et de *Monthey* à *Champéry*.

VOITURES POSTALES. 1. D'Aigle à *Corbeyrier* (sports d'hiver), 10 km. 8 en 2 h. 10. *Yvorne*, riche village vigneron. Par un ravin boisé on gravit le vallon où gîte le village de *Corbeyrier*, 1000 m., dominé par les Tours d'Aï et de Mayen. Station d'été.



Aigle. — Le Château

2. D'Aigle à Gstaad (station du Montreux-Oberland) par le col du Pillon, 1,552 m. Service supprimé en hiver au delà de la station des Diablerets. Longueur totale 43 km. 8, en 8 h.

11 km. *Le Sépey*, 1,051 m., principal village de la vallée des Ormonts. Les *Diablerets* (Ormont-dessus), 1,163 m. Station très fréquentée (sports d'hiver) desservie par la voie étroite électrique AIGLE-SÉPEY-DIABLERETS.

47 km. 6. BEX, 414 m. (prononcez *Bê*). Bourg de 4,800 habitants, adossé à une colline qui sépare le débouché de l'Avançon de celui de la Gryonne. Belle situation et grandes perspectives sur le val d'Illiciez, le plateau de Vérossaz et la Dent du Midi. Salines renommées. Industries importantes. Grand centre d'étrangers. Promenades à la Tour de Duin, au lac de Luissel, et à Lavey, par Châtel.

Station balnéaire d'eaux salines et d'eaux mères.

*Les Diablerets*

DE BEX A CHESIÈRES par Gryon. Chemin de fer électrique, 14 km. en 1 h. 27. — A l'entrée du val de Frenières est la station de *Fontanaz-Seulaz*, qui dessert notamment la station d'été des *Plans*. Puis on gravit la crête où s'étale *Gryon*, 984 m., beau village assis entre les versants de l'Avançon et de la Gryonne. Retraite du poète vaudois Juste Olivier.

*Arveyes*, 1,232 m., *Villars*, 1,256 m., et *Chesières*, 1,220 m., localités et stations d'étrangers très voisines, fréquentées en toute saison grâce à leur exposition et à la variété des sites, sur un plateau entouré de forêts. Aménagements spéciaux pour sports d'hiver.

VOITURE POSTALE DE BEX AUX PLANS par Frenières, 8 km. 7.

*Les Plans*, 1,401 m., point terminal de la route carrossable desservant le petit val qui s'élève vers le Grand Muveran et le glacier des Martinets, est une station d'été très recherchée occupant le palier central de cette branche de l'Avançon.



### *Bex*

De Bex, la voie du Simplon se rapproche du Rhône. Au delà du fleuve, vient s'y souder la ligne Genève-Bouveret. La vallée se resserre brusquement. Un pont d'une arche enjambe le fleuve entre deux rochers. Coup d'œil pittoresque. La ligne passe en tunnel sous d'anciens forts et débouche à Saint-Maurice. (V. p. 43.)

## **VI. — De Genève à Saint-Maurice par la rive sud du Lac.**

Départ de Genève (gare des Eaux-Vives ou Vollandes).

6 km., ANNEMASSE. Petite ville à la jonction des routes et voies ferrées du Chablais et de la vallée de l'Arve (*Chamonix-Le Mont-Blanc, Salvan et Martigny* (V. p. 46).

36 km., THONON-LES-BAINS, 420 m. Ville de 6,000 habitants, sur un petit plateau dominant le lac. Port. Ancienne capitale

*Villars sur Ollon*

du Chablais, elle possédait un château des ducs de Savoie que les Bernois détruisirent en 1536.

De Thonon part la route qui remonte la vallée de la Drance et dont les embranchements principaux communiquent avec le Valais par le col de Morgins (chaussée carrossable ouverte aux automobiles), et par le col de Coux sur Champéry.

45 km., EVIAN-LES-BAINS. Petite ville de 3,000 habitants construite en amphithéâtre et en bordure du lac, que côtoie un superbe quai, sur lequel s'érigent le Théâtre et le Casino.

Bains d'eaux bicarbonatées froides. Station très fréquentée et très mondaine. Outre les bateaux qui desservent le lac dans sa longueur, Evian, port important, communique avec Ouchy-Lausanne par des services spéciaux.

62 km., SAINT-GINGOLPH, 376 m. Grand village adossé à la montagne, divisé par le torrent de la Morge, qui tombe impétueux dans le lac, entre le Pic de Blanchard et le Grammont, en

deux parties, la première française avec 600, l'autre suisse avec 769 habitants. La gare est en territoire français. Chaque groupe a son débarcadère sur le lac. Station d'été avec magnifiques ombrages. Chantier de construction pour la flotte commerciale du lac.

66 km. 5, LE BOUVERET, 376 m., avec une rade dans le golfe formé entre l'embouchure du Rhône et la base du Grammont, garde l'entrée de la plaine valaisanne. Douane suisse. Magnifiques bois de châtaigniers. Station climatérique.

La ligne s'engage le long de la plaine marécageuse du Rhône. A droite, le Château de la *Porte-du-Scex* garde le passage de la route et celui du pont qui relie Villeneuve à Vouvry.

73 km., VOUVRY, 391 m. Village prospère étalé sur le cône d'alluvion du Fossaux, à l'entrée d'un val boisé qui aboutit par le Pas-de-Vernaz à la vallée d'Abondance. Forces motrices fournies par le *lac Tanay* qui repose dans un vallon pittoresque à 1,420 m. ; agréable station d'été entre le Grammont et les Cornettes-de-Bise.

La ligne suit une ligne droite de 8 km. le long de la plaine jusqu'à Collombey, laissant à droite *Vionnaz*, avec une église neuve ; plus haut, *Torgon* et *Revereuilaz* (station d'été), puis, dans la plaine, *Muraz* et *Collombey* (voir p. 33), enfin, sur un petit plateau ombragé, l'*Asile de Malévoz* affecté au traitement des maladies mentales.

83 km., MONTHEY, 430 m. Chef-lieu du district du même nom. Ville industrielle de 4,500 habitants sur les alluvions de la Vièze, qui sort du val d'Illiez et qu'on traverse sur un pont de bois couvert. Très belle position entre deux coteaux évasés qui s'élèvent, l'un jusqu'à la Dent de Vallerette (2,062 m.), contrefort de la Dent du Midi, le second jusqu'au pic de Belle-Vue (2,049 m.). Verreries. Produits chimiques. Savonnerie.

DE MONTHEY A CHAMPÉRY. Chemin de fer électrique relié aux trains de St-Maurice au Bouveret et d'Aigle à Monthey. Parcours 12 km. 8, en 1 heure.

Cette ligne contourne la ville au nord, et traverse les bois de châtaigniers où se cachent les fameux blocs erratiques de granit, la Pierre à Mourguet, la Pierre à Dzo, la Pierre des Marmettes. La vue s'étend sur la vallée du Rhône, Bex, Villars, Chesières, les Muverans. Passage pittoresque sur la Tine, puis un tunnel.

5 km. 8, *Troistorrents*, 770 m., sur un promontoire dominant le confluent de la Tine et de la Vièze.

VOITURE POSTALE de *Troistorrents* à *Morgins* en 2 h. 40. Parcours 13 km. 1. A mesure qu'on monte, les Dents du Midi, en face, dressent toujours plus fière et plus distincte leur muraille déchiquetée.

*Morgins-les-Bains*, 1,343 m. Bains d'eaux ferrugineuses. Sports d'été et d'hiver. Cette route ouverte aux automobiles aboutit par le *Pas de Morgins*, 1,380 m., à *Abondance* et à *Thonon*.

8 km. 8, *Val-d'Illiez*, 946 m., village agricole avec foires importantes.

Au tournant du promontoire du Calvaire, Champéry apparaît au milieu de prairies verdoyantes au centre d'un vaste cirque de hautes montagnes.

12 km. 8, *Champéry*, 1,052 m. Station d'été et d'hiver renommée qui a pris un vaste développement. Population 821 hab. augmentée de 2500 étrangers dans la haute saison. Centre d'innombrables promenades, excursions et ascensions. En communication avec *Chamonix* par divers passages intéressants. Cette station possède 10 courts de tennis et offre un programme d'attractions très variées. On y trouve en hiver tous les sports et entre autres une place de patinage de 10,000 m<sup>2</sup>.



*Sur la ligne de Monthey-Champéry-Morgins*

De Monthey, la ligne se rapproche du Rhône par le pied du coteau de Choëx (clocher pittoresque émergeant d'un épais fouillis de châtaigniers où se cachent des fermes rustiques et des villas). La voie se rattache à celle de Lausanne, et la vallée s'étrécit. On passe en tunnel sous le château de *St-Maurice*.

## VII. — De Genève au Bouveret par le lac.

Au cours de l'été, le voyageur préfère quelquefois effectuer la distance de Genève à Villeneuve ou au Bouveret par le lac. Les convois les plus rapides lui permettent de la franchir en 4 h. et demie. Cette préférence se justifiera les jours de beau temps par l'admirable coup d'œil dont il pourra jouir sans discontinuer; le lac de Genève étant sinon le plus pittoresque du moins le plus vaste, le plus enchanteur des lacs



suisses, celui dont les flots, d'un bleu intense, reflètent plus de merveilles humaines ou naturelles, les végétations les plus variées, les villes et les bourgades les plus opulentes, et, dans sa partie supérieure, la plus imposante ceinture de montagnes.

Le lac de Genève ou Léman est une des plus vastes nappes d'eau de l'Europe. Son étendue est de 582 km. carrés et sa profondeur, très variable, atteint à 310 mètres. Sa largeur, fort variable aussi, approche, entre Morges et Amphion, de 14 km. La ligne qui le contourne par le nord a un développement de 90 km. (Genève-Villeneuve).

Le service des voyageurs est assuré par les bateaux-salons de la Compagnie générale de Navigation (Siège à Lausanne) avec bureaux à Genève: demander le Guide officiel). La flotte comprend une vingtaine de navires aménagés de façon à assurer aux passagers tous les agréments et tout le confort possibles. Somptueux salons et restaurants de premier ordre.

Lorsqu'on a franchi la passe des deux jetées qui abritent le



*Champéry en hiver*



*Saint-Maurice et les Dents du Midi*

port de Genève, la nappe bleue va s'élargissant. De loin en loin, on aborde l'une ou l'autre des stations que nous avons visitées. C'est *Nyon* mirant dans les eaux ses quais, ses maisons superposées et les multiples tours de son château. C'est, en cinglant vers la rive de Savoie, le bourg fortifié d'*Yvoire*, sur lequel veille encore le cube trapu de son château, c'est *Thonon* la vieille capitale du Chablais que garde fidèlement étendu sur la grève le petit hameau pêcheur de Rives. C'est ensuite *Evian-les-Bains*, la station à la mode de la côte française. Là-bas, en arrière, voilà *Rolle* parée de son île comme d'un piquet de verdure ; puis *Morges* mollement couchée dans la plaine. Enfin, sur un coteau incliné, *Lausanne* apparaît irrégulière et originale, cachant à demi dans les replis de ses vallons une ruche de 70,000 habitants.

Plus haut, nous retrouverons *Vevey*, *Montreux*, *Territet*, *Villeneuve*, se donnant la main, bien que rivales, pour en-

serrer les derniers espaces libres de cet heureux rivage, dont après avoir accaparé tous les caps et tous les golfes elles s'appliquent à conquérir pied à pied les hauteurs, jusqu'aux extrêmes sommités toutes sillonnées de funiculaires et de voies à crémaillère.

Le Bouveret et Villeneuve sont les ports ordinaires de débarquement pour qui se dirige vers le Simplon. Les horaires des bateaux y correspondent à ceux des principaux trains qui vont se réunir à Saint-Maurice.

### VIII. — Saint-Maurice.

*50 km. de Lausanne. — 23 km. du Bouveret.*

Cette petite ville de 2,200 habitants est célèbre par sa position sur un des plus étroits défilés des Alpes. Son nom rappelle le massacre que l'empereur Maximien y aurait ordonné pour punir la Légion thébaine d'avoir embrassé le christianisme. Son monastère a joué un grand rôle politique dans l'histoire féodale. Le clocher, de style roman, est attribué au X<sup>e</sup> siècle. Dans l'église, on peut voir le trésor sacré, un des plus riches de la Suisse. Le pont du Rhône mérite un coup d'œil ; de là on monte en 10 minutes à la *Grotte des Fées*, long souterrain précédé d'un pavillon.

En face de Saint-Maurice sont les *Bains de Lavey*, au bord du Rhône, dans un espace resserré au pied de la montagne et dominé par les forts de Savatan et de Dailly. Source thermale sulfatée, sodique.

57 km. 8, EVIONNAZ ET COLLONGES, villages agricoles. Plus loin, on aperçoit à droite la magnifique cascade de *Pissevache*, où la Salanfe, descendue du vallon de ce nom, se précipite dans la vallée d'une hauteur de 65 mètres.



*Martigny. — Vue prise de la Bâtiaz*

61 km. S, VERNAYAZ, 455 m. Départ de la route carrossable de Salvan au Châtelard. Visite des Gorges du Trient et de la Pissevache. Usine pour carbure de calcium. Station du Martigny-Châtelard à 15 minutes.

Devant Martigny l'horizon s'élargit d'un coup. En face s'élance l'obélisque de la Pierre-à-Voir. Dans les lointains, à gauche, brillent les sommets des Alpes bernoises.

#### **IX. — De Martigny à Chamonix, au Grand-S<sup>t</sup>-Bernard et à Sion.**

66 km. S, MARTIGNY, 476 m. Capitale romaine de la vallée du Rhône sous les noms d'*Octodurum* et de *Forum-Claudii*.

Des fouilles ont amené la découverte de fragments de sculptures en bronze (déposées au Musée cantonal à Sion et facsimile à l'Hôtel-de-Ville de Martigny) et de vastes constructions.



*Chamonix et le Mont-Blanc .*

Au lieu dit *le Vivier*, près de la station du Martigny-Orsières, une enceinte de murs émergeant du sol révèle l'existence d'un cirque.

La ville est dominée par la Tour de la Bâtiaz, reste d'un vieux château des comtes de Savoie, puis des évêques, incendié en 1518 par les partisans de Georges Supersaxo.

La population agglomérée de Martigny est de plus de 6,000 âmes. Martigny-Bourg, localité à peine distincte, est rattachée à la ville et à la gare par un tramway. Point de départ des routes de Chamonix par la Tête-Noire et d'Aoste (Italie) par le Grand-Saint-Bernard (route réglémentée pour la circulation automobile) ; du Lac de Champex par les Gorges du Durnand ; du col des Planches et du Lein ; de la vallée de Bagnes et du Val de Ferret. (Pour détails consulter les guides de la société de développement et le guide géographique et historique *Bagnes-Entremont-Ferret*, Genève, Jullien).

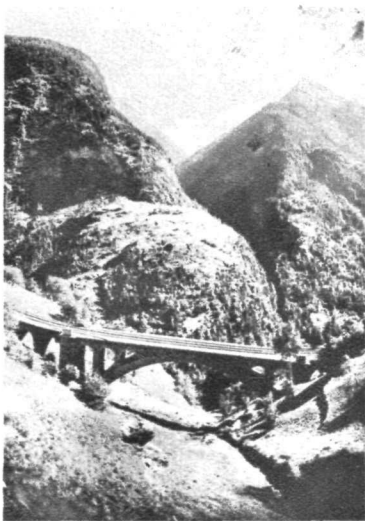


*Le lac Champex et le Grand Combin*

DE MARTIGNY A CHAMONIX par Salvan, Finhaut et le *Châtelard-Trient* : 2 h. jusqu'au Châtelard (18 km. 7), 4 h. jusqu'à Chamonix. Service suspendu en hiver.

La ligne électrique part de la gare principale, et possède une station rue des Hôtels. Elle traverse la Dranse et se déroule en partie sur route jusqu'à *Vernayaz* (station). Du seuil des célèbres Gorges du Trient, elle s'élève à l'aide de la crémaillère jusqu'au plateau de Salvan (2,477 m. de longueur dont 1,914 en rampe de 20 ‰). Elle passe par des tunnels, des ponts, en présentant une suite de perspectives sur la plaine du Rhône, puis sur les coteaux riants ou sévères d'alentour. Tout à coup, le levant se découvre; le Grand Combin apparaît au-dessus d'un peuple d'autres cimes.

8 km., *Salvan*, grand village à 937 m. Centre d'excursions et d'ascensions, très fréquenté en la bonne saison. On y remarque un grand bloc erratique avec sculptures préhisto-



*La ligne Martigny-Châtelard*

riques. Salvan forma une seigneurie comprenant Vernayaz et Finhaut sous l'administration de l'Abbaye de St-Maurice, du VI<sup>e</sup> siècle jusqu'à 1798.

9 km. 4, *Les Marécottes*, 1,032 m., Pensions et chalets dans un site tranquille sur un petit plateau entouré de vergers. Sports d'hiver.

La voie et la route continuent à monter. Tout à coup s'ouvre l'âpre ravin du Triège qu'enjambent des ponts pittoresques.

11 km. 3, *Le Trélien* ou *Triquent*, 1,062 m. Hameau assis sur une forte pente auprès de la gorge du Triège (à visiter).

Le coup d'œil devient sauvage et impressionnant; à la sortie du tunnel de Lachat, la ligne est coupée en corniche à une vertigineuse hauteur.

14 km. 7, *Finhaut*, 1,237 m., disperse ses demeures, ses hôtels et ses pensions sur un plateau incliné en face du confluent du Trient supérieur et de l'Eau Noire. Au delà du bassin verdoyant où s'abrite le village de Trient resplendit le glacier du même nom qu'escorte la coupole arrondie des Aiguilles dorées.

*Finhaut*

De Finhaut la voie redescend pour se rapprocher du torrent de l'Eau Noire. Elle passe bientôt sous le hameau de *Giétroz*, séjour d'étrangers (mêmes courses que de Finhaut).

18 km., *Le Châtelard-village* et *Le Châtelard-Trient* stations très rapprochées (1,118 m.). La seconde avec buffet, se trouve au point de jonction des routes de Martigny à Chamonix par Salvan et par Trient-la Tête Noire. Aux excursions et ascensions indiquées pour Finhaut il faut ajouter la visite du val supérieur du Trient, de son superbe glacier et le passage du col de Balme.

La voie entre en territoire français. A *Vallorcine*, au pied des Aiguilles rouges, les voyageurs passent des trains du Martigny-Châtelard dans ceux du P.-L.-M. Après le tunnel des Montets, on arrive en moins de deux heures, par *Argentière*, à CHAMONIX.

DE MARTIGNY à SEMBRANCHER et ORSIÈRES (vallées de Bagnes, du Grand-St-Bernard et de Ferret), long. 49 km., 40 minutes





*Le Mont-Blanc et le Pont Sainte-Marie. — Ligne P. L. M.*

jusqu'à Sembrancher, 1 heure jusqu'à Orsières. Voie normale.

La ligne touche à *Martigny-Ville* (station d'Octodure) à *Martigny-Bourg* et, à l'extrémité sud du bourg près d'une grande usine, à la station de la *Croix*. Elle suit de là la rive gauche de la Dranse en contournant le promontoire de Chemin, par d'après défilés.

7 km. *Les Vallettes*. Route carrossable menant à Champex (visite aux Gorges du Durnand, spectacle sensationnel).

8 km., *Bovernier*, 624 m. La voie se reporte sur la rive droite. Deux tunnels parallèles, l'un pour la ligne, l'autre pour la route, débouchent dans la solitude de la Monnaie.

A l'issue orientale un grand barrage établi sur la Dranse transfère, à travers la montagne, la force motrice nécessaire à l'usine d'électrochimie de Martigny-Bourg. Un petit monument rappelle l'existence en ce lieu d'un couvent de Trappistes. La voie passe de nouveau sur la rive gauche.

13 km., *Sembrancher*, 720 m., Bourg d'aspect antique, chef-lieu du district d'Entremont, à la jonction des vallées d'Entremont et de Bagnes, resserré entre la Dranse et la colline de St-Jean, qui sert d'assise à la pyramide du Catogne.

DE SEMBRANCHER AU CHABLE (5 km.) et à LOURTIER (12 km.), en 2 h. 30. Voiture postale.

5 km., *Le Châble*, 836 m. Vaste agglomération rurale, chef-lieu d'une commune de plus de 4,000 âmes qui comprend toute la vallée et est certainement la plus étendue de la Suisse. Eglise de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et petit château seigneurial gardant le pont de la Dranse. Centre des excursions dans la vallée antérieure, les mayens de Bruson et de *Verbier* (vastes pelouses pour sports d'hiver au pied de la Pierre-à-Voir).

12 km, *Lourtier*, 1,034 m., dernier village de la vallée (station d'été) est le point terminal de la route accessible aux voitures. Lieu natal du chasseur Perraudin qui découvrit le transport des blocs erratiques par les glaciers.

La Dranse roule ses flots tumultueux formant des cascades bouillonnantes. Après celle du *Vinzier*, on passe devant le vaste glacier de Corbassière. Cascades pittoresques.

1 h. 30, *Fionnay*. Important séjour d'étrangers à 1,500 m., dans un site verdoyant encadré de forêts, dominé par les contreforts du Grand-Combin et de la Rosa-Blanche.

Plus loin est le pont de Mauvoisin, très pittoresque, à 30 m. au-dessus de la Dranse encaissée.

3 h., *Mauvoisin*, plateau onduleux dominant la même gorge à 1,825 m. d'altitude. Centre d'excursions.

En trois heures et demie, on se rend, en passant sous la curieuse cascade du Giétroz dont le glacier causa de mémorables catastrophes, au plateau de *Chanrion*, 2,410 m., cabane du Club alpin et d'où l'on découvre un des plus beaux pano-

ramas intérieurs des Alpes. Véritable cirque de glaciers que séparent le Grand Combin, le Pleureur, la Ruinette, la Pointe d'Otemma, l'Epicoun, le Mont Gelé et le Mont Avril. Entre ces deux, le col de *Fenêtre-de-Balme* (2,786 m.) met en communication la vallée de Bagnes avec *Valpelline* et *Aoste*.

Devant la gare de Sembrancher, la voie franchit deux tunnels successifs et débouche dans le défilé par lequel s'échappe la Dranse d'Entremont.

19 km., *Orsières*, 888 m., grand bourg étiré le long de la Dranse entre des pentes cultivées, à la jonction des Dranses de Ferret et d'Entremont. Son clocher roman atteste une durée de dix siècles.

Une route carrossable relie la gare à *Champex*, célèbre station à 1,463 m., qu'on peut atteindre en moins de 2 h. et qui est célèbre par son joli lac, les agréments de ses rives et les excursions et ascensions d'alentour. Sports d'hiver, patinage.

Une autre route pénètre dans la fraîche vallée de Ferret en côtoyant la base du massif du Mont-Blanc.

1 h. 30, *Praz-de-Fort*, 1,146 m. 6 km., Joli séjour d'été et centre de grands sports d'hiver. Tout près s'ouvre le val de Saleinaz où s'exploite de la glace à rafraichir descendue par des glissières du glacier de ce nom. On a le choix, de se rendre à Courmayeur par le col du *Grand Ferret* (2,543 m.) ou celui du *Petit Ferret* (2,488 m.), ce dernier plus court, mais moins agréable et moins facile. Le col élevé de *Fenêtre* (2,700 m.) mène au Grand St-Bernard.

D'ORSIÈRES AU GRAND ST-BERNARD (du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre ; en hiver jusqu'à Bourg-St-Pierre, voiture postale, 26 km. en 8 h.  $\frac{1}{2}$ , relai compris).

D'Orsières, la route décrit de grands circuits au flanc du coteau. A 8 km., *Liddes*, chef-lieu de commune, avec église. Au fond, à gauche, le Mont Vélan.

13 km., *Bourg-St-Pierre*, 1,633 m. Village campé sur le torrent de Valsorey qui descend entre les contreforts du Grand Combin et du Vêlan. Beau clocher de style roman du X<sup>e</sup> siècle. Le mur bordant l'église porte une pierre miliaire romaine. Pont hardi. La route contourne la colline occupée par le jardin alpin la *Linnaeu* et arrive (1 heure) à la *Cantine-de-Proz*, 1,802 m. De là, elle s'engage dans les défilés de la haute montagne par de nombreux lacets.

26 km., L'HOSPICE DU GRAND ST-BERNARD, composé de trois vastes bâtiments sur le col de ce nom, à 2,472 m. d'altitude, à 500 m. en deçà de la frontière italo-suisse. Fondé en 962 par Bernard de Menthon sur les ruines d'un temple à Jupiter, qui se trouvait à l'autre extrémité du lac, là où se dresse la statue du saint. Visiter la bibliothèque, belle collection de monnaies, et l'église, où se trouve un monument à Desaix, mort à la bataille de Marengo. Bonaparte fit halte à l'Hospice en 1800, avec 30,000 hommes de l'armée de réserve. Chacun connaît les traditions essentielles de cette maison célèbre dans l'univers.

Une voiture postale fait en été le service des voyageurs du St-Bernard à *Aoste*.

De Martigny, la voie du Simplon parcourt en ligne droite plus de 12 km.

75 km. 3, SAXON, 468 m., dominé par le donjon en ruine du château de ce nom. Ancien établissement de bains à la base de la Pierre-à-Voir (2,475 m.). Plantations de fruits et légumes pour l'exportation. Conserves alimentaires. Sur la rive droite, *Saillon*, vieux bourg entouré de fortifications du XIV<sup>e</sup> siècle, et, au-dessus de la plaine, la ferme-école d'Ecône.

79 km. 6, RIDDES, 480 m. La voie traverse le Rhône ; à gauche, apparaît le clocher de l'église de *St-Pierre-de-Clages*, curieuse construction du VIII<sup>e</sup> siècle.

85 km. 3., ARDON, 490 m. Beau village industriel de 1,240 habitants, centre d'un district viticole de grand renom, au débouché des gorges de la Lizerne, qui descend des Diablerets.

A gauche, *Vétroz* et *Conthey*, villages vigneron. A droite, sur une pente élevée, *Nendaz*, vaste commune dont le territoire se prolonge au fond d'une vallée pittoresque peu connue des touristes. Sur la gauche, Sion apparaît hérissée de collines, de clochers et de châteaux crénelés. La vallée déploie ici toutes ses richesses et ses beautés.

#### X. — Sion, Sierre, Viège, Saas et Zermatt.

92 km. SION, 521 m., est la capitale de la vieille république du Valais, le siège des autorités du canton de ce nom, et une des villes les plus pittoresques et les plus curieuses de la Suisse. Ouverte au midi et au couchant, elle s'adosse, au nord, à un riche coteau tapissé de vignes qui supporte le plateau onduleux de Savièse. Au levant, elle s'appuie aux deux collines fortifiées de Valère (621 m.) et de Tourbillon (655 m.) qui révèlent l'ancienne puissance religieuse et temporelle de ses princes-évêques. Ce siège épiscopal, le plus ancien de la Suisse, dont l'existence remonte à la première partie du IV<sup>e</sup> siècle, y fut transféré d'Octodure quelque 200 ans plus tard. Dès cette date, l'histoire du pays se confond en partie avec celle de sa capitale.

Sion est un centre agricole important. Les vins des environs sont de plus en plus recherchés. Sa population est de 7,000 habitants.

DE SION A EVOLÈNE (Haudères), 29 km. 3. La vallée d'Hérens, la plus longue après celles de la Viège et de la Dranse, n'est accessible qu'à une grande hauteur. A mesure qu'on s'élève la vue devient vaste, variée.



SION. — VUE GÉNÉRALE.



*Arolla et le Mont Collon*

8 km., *Vex*, 957 m. Village à l'entrée de la vallée. En face, séparés par la profondeur des défilés de la Borgne, *Nar* et *Ver-namiège*. De *Vex* se détache à droite la route neuve des *Moyens de Sion*, 1,300 m., station d'étrangers dans de vastes pelouses entourées de bois profonds. Sports d'hiver.

On parcourt la côte à travers les champs, on décrit un angle à l'intérieur du val par lequel débouche la Di-

xence, puis, à 1 km. du pont de Sauterot on passe sous une voûte découpée comme une ogive dans la barrière que forme l'arête morainique connue sous le nom de *Pyramides d'Euseigne*.

15 km. 4, *Euseigne*, 970 m., relai. Point d'où se détache le principal chemin du val d'Héremence, où se trouve à 1,608 m. la station d'été de *Pralong*.

25 km., *Evolène*, 1,378 m., chef-lieu d'une vaste commune. Station d'été très fréquentée, dans un bassin verdoyant que dominent les Dents de Veisivi, le Sasseneire et le Mont de l'Etoile. A 4 km., la dernière station postale d'été des *Haudères*, 1,433 m., à la jonction des vallées supérieures de *Ferpècle* et d'*Arolla*. Arolla, séjour d'été et grand centre d'excursions, entouré de forêts superbes.



H. Ruodi, phot., Montana

*Montana sur Sierre. — Vallée du Rhône*

DE SION A SAVIÈSE, 6 km. en 1 h. 20. Voiture postale. De *Chandolin* (près des ruines de *La Soie*), on entre par un simple chemin, dans le val sauvage de la Morge qui aboutit au *Sanetsch* (col de 2,234 m.), à *Gstaad* (station du Montreux-Oberland) et à Gessenay.

108 km., SIERRE, 536 m. Chef-lieu de district. Ancien bourg en pleine transformation au pied des Alpes bernoises, au milieu d'un site où la vallée décrit une anse dans la base du coteau. Ces pentes adoucies lui font un amphithéâtre de ha-meaux assoupis sous des treilles. Vins très recherchés. Sierre est dominé par les plateaux de *Vermala*, de *Montana* et de *Gran*.

Tandis que la plaine se couvre de villas, les hauteurs de Sierre voient s'édifier des stations de premier ordre. Dans les environs sont des promenades délicieuses ornées de castels





*Le Besso et la Dent Blanche. — Près Zinal*

et de couvents en ruine, intercalées de lacs. Sur l'autre rive, à Chippis, grande usine actionnée par le Rhône, la Navisance et la Borgne pour la production de l'aluminium.

DE SIERRE A MONTANA-VERMALA (chemin de fer funiculaire en 50 minutes) par Muraz, Venthône, St-Maurice-de-Lagues et Randogne.

Ces hauteurs, formant de larges plateaux où de nombreux lacs reflètent les bois de sapins, offrent un immense point de vue avec toutes les distractions sportives d'hiver et d'été ; jeu de golf. Elles sont couronnées par la Zabona et le Mont Bonvin, au-dessus desquels s'étalent les champs de glace de la Plaine-Morte et du Wildstrubel.

Au delà du Rhône, la route du Simplon se bifurque. Le tronçon de droite jette aussitôt de grands lacets au flanc de la montagne pour éviter la gorge profonde où roule la Navisance. Il atteint par le plateau de Niouc (900 m.) le premier palier

*Loèche-les-Bains*

accessible de la vallée d'Anniviers que gardait en avant et de plus haut le château de Beuregard, en ruine depuis cinq siècles.

Très étroite, la chaussée traverse les défilés des Pontis, où les sinuosités de la route surplombent le gouffre au fond duquel mugit la Navisance. Après le premier ravin, un sentier, à gauche, mène à *Chandolin* (4,936 m.) qu'on gagne aussi par un chemin partant de *Fang* (2 h. 30 de Sierre). Un troisième chemin, à un quart d'heure de ce hameau, aboutit à *St-Luc* (4,643 m.). Sur l'autre rive, en face de la route, le curieux village de Painsec (4,310 m.).

*Vissoye*, 4,213 m. Village central de la vallée avec une église, les ruines d'un château dont il reste une tour carrée. C'est la principale station de cette vallée, dont *Chandolin* domine l'entrée à gauche du pied de l'Ilhorn en offrant une vue très étendue. *St-Luc*, qui domine Vissoye au levant. Col de Meiden, communiquant avec la vallée de Tourtemagne.

*Grimentz*, 4,570 m., à l'entrée du val de Moiry, en vue du glacier qui termine cet embranchement de la vallée, centre de grandes courses et ascensions. Il communique avec la vallée d'Hérens par le *Pas-de-Lona* (2,767 m.) et le col de *Torrent* (2,924 m.).

*Zinal*, 4,678 m., à 3 h. de Vissoye. Belle et importante station d'été, au pied des Diablons. Centre de grandes ascensions et passages dans les directions de Zermatt, d'Evolène et de la vallée de Tourtemagne. Nombreuses petites excursions et promenades. Belles forêts.

Au delà de Sierre la vallée change brusquement d'aspect. Sur l'autre rive s'étale la Forêt de Finges où un obélisque rappelle l'opiniâtre défense qu'en 1799 les Haut-Valaisans opposèrent aux troupes révolutionnaires. La voie traverse le Rhône.

117 km. 5, *LOÈCHE* (la Souste), 626 m. Station établie au bord du Rhône pour le service de *Loèche-Ville* situé sur l'autre rive et de *Loèche-les-Bains*.

VOITURE POSTALE pour *LOÈCHE-VILLE* (2 km. en 35 minutes) et pour *LOÈCHE-LES-BAINS* (15 km. 7 en 4 heures). Un chemin de fer électrique est en construction de la Souste à *Loèche-les-Bains* (ouverture en 1915).

2 km., *LOÈCHE-VILLE*, ancienne place fortifiée sur une pente rocheuse. Château carré garni de tourelles et une église au clocher de forme romane, 1,650 hab.

La route passe au-dessus des vignes en décrivant un long circuit. En revenant vers la gorge de la Dala on jouit d'une magnifique perspective sur la section inférieure de la vallée du Rhône, jusqu'à la Dent du Midi. Après le beau pont de Rumeling un chemin se détache vers le village de Varone.

. 10 km. 9, *Inden*, 4,137 m., sur un promontoire qui domine la Dala.

*Saas-Fée*

15 km. 7, *Loèche-les-Bains*, 1,411 m. Village de 620 habitants. De nombreux hôtels surgissent de l'amas des constructions rustiques, au centre de vastes pelouses entrecoupées de ruisseaux que le Daubenhorn et l'arête des Plattenhorn enclorent comme une muraille. Eaux thermales sulfatées calciques, connues dès le moyen âge. Etablissements très fréquentés. Belles promenades aux alentours, en particulier au Bois de Cythère et au chemin des Echelles. Sports d'hiver.

De Loèche, on se rend à Kandersteg (sortie nord du tunnel Lötschberg) par le célèbre chemin de la Gemmi, 2,329 m.

De la Souste (Loèche) la ligne du Simplon suit la rive gauche du fleuve.

122 km. 1, TOURTEMAGNE, 628 m., au débouché du val élevé de ce nom où gîte la petite station de *Gruben-Meiden*, 1,817 m., entre les vallées d'Anniviers et de Zermatt.

Près de Tourtemagne la rivière du même nom débouche derrière un repli de rocher et y forme une superbe cascade de 26 m. de hauteur.

125 km. 6, GAMPEL, 636 m. Village à 1 km. du Rhône sur la Lonza, en face de Steg. Usine pour la production du carbure de calcium. Point de départ du chemin qui dessert la vallée de Loetschen. La voie du Lötschberg passe à une grande hauteur au-dessus du village. (V. p. 107).

130 km., RAROGNE, 642 m. Vieux bourg antique célèbre dans l'histoire, à 1 km. de la station, sur la rive droite.

VIÈGE, 657 m. Ancien bourg d'aspect pittoresque assis sur un roc au débouché de la Viège. Deux églises. De l'esplanade de la plus élevée on découvre la partie antérieure de la vallée de Viège jusqu'à Stalden, que domine le prisme étincelant du Balfrin, première sentinelle des Mischabels. En 1855, Viège fut désolé par des tremblements de terre prolongés. La plaine voisine fut, en 1373, le théâtre d'une sanglante bataille gagnée par les Valaisans sur les Savoyards et les sujets du comte de Gruyère.

DE VIÈGE A ZERMATT, 35 km., en 2 h. 15 et de ZERMATT au GORNERGRAT, 9 km. 3, en 1 h. 25.

Chemin de fer à voie étroite, traction à vapeur, crémaillère sur les fortes rampes. La voie quitte la gare de Viège en se rapprochant de la rivière, dont elle remonte la rive droite.

7 km. 3, Stalden, 804 m., pressé autour de son clocher sur le confluent des deux Vièges.

A gauche s'ouvre la *vallée de Saas*, desservie par un chemin à mulet qui franchit la Viège de Zermatt sur l'audacieux pont de Kinn, à grande arche surbaissée et côtoie ensuite la rive gauche de la Viège de Saas pour traverser les villages d'*Eisten*, *Balen*, *Tamatten* et *Im Grund*, 1562 m., à 3 h. de Stalden. De là on se rend en 1 h. à *Saas-Fée* (1,798 m.),



*L'Hôtel du Lac Noir et le Mont Ceroïn*

une des plus belles stations de montagne, dans une vallée évasée du massif des Mischabels, dominée par un vaste cirque de glaciers et par les plus hautes montagnes de la Suisse. Site entouré de magnifiques forêts.

En poursuivant vers le fond de la vallée et en laissant le val de Fée à droite, on arrive en 1 h. à *Almagell*, puis au hameau de Zermeiggen. Après avoir contemplé les glaciers de Hohlaub et surtout d'Allalin, on pénètre dans le bassin plat de *Mattmark*, petit lac morainique. Une auberge et tout près le curieux bloc erratique de Blauenstein. De là on se rend en 6 h. à *Macugnaga* dans le val d'Anzasca par le col du *Monte Moro*, 2,862 m.

En sortant de la station de *Stalden*, la voie ferrée de Viège à Zermatt est en grande partie taillée dans le roc vif au flanc de gorges vertigineuses.



*Ligne de Viège-Zermatt.*

16 km., *St-Nicolas*, 1,121 m., beau village de 1,050 habitants, dans un site élargi de la vallée.

La voie pénètre dans un défilé sectionné de torrents et de cascades.

21 km. 6, *Herbrigen*, 1,260 m., dans une niche de verdure.

25 km. 6, *Randa*, 1,445 m., village assis sur un cône d'alluvions entre le Dôme et le Weisshorn, en face du glacier de

Bies, dont les éboulements ont parfois intercepté le cours de la Viège.

Le chemin de fer franchit un court défilé pour pénétrer dans la plaine allongée de

29 km. 4, *Taesch*, 1,456 m., 250 habitants, au débouché d'un val élevé qui se déploie en nombreuses ramifications entre le Taeschhorn, l'Alphübel, l'Allalin et le Rimpfischhorn. Station d'été.

Au sud du village, la voie franchit une dernière fois la rivière pour remonter un défilé boisé et bientôt, par un petit tunnel elle accède aux prairies de Zermatt. Le chaînon de Breithorn se prolonge vers l'occident et le Cervin apparaît sur la droite.

ZERMATT, 1,620 m., autrefois appelé en français *Praborgne*, village de 900 habitants, jadis modeste et chétif, est devenu une des stations d'été les plus célèbres du monde autant par le charme et la variété de ses environs immédiats que par les ascensions audacieuses et innombrables dont elle offre le choix à ses hôtes. Nulle part, on ne se sent en aussi pleine intimité avec la montagne qu'au cœur de cette vallée profonde, entourée de tout un peuple de cimes dont l'élévation atteint ou dépasse 4,000 mètres. Cependant, l'éloignement et la difficulté des voies d'accès ne permettaient jadis qu'à des savants et à quelques curieux privilégiés de venir contempler de leur base le Cervin, le Mont Rose et leurs glaciers. Ce site de première importance dans le monde des hauteurs devait enfin trouver son homme. A l'heure même où les chemins de fer abordèrent la vallée du Rhône. Alexandre Seiler, premier du nom, réussit, après quelques difficultés, à donner à ce site le développement qu'il méritait. Il le fit avec la compréhension de tout ce qu'appelleraient bientôt des nécessités nouvelles et multiples. Seiler ne fut pas qu'un hôtelier, il fut surtout un administrateur, d'ailleurs remarquablement secondé et suivi.

Quoique Zermatt possède la plus haute montagne de la Suisse dans le Mont-Rose, son point principal d'attraction reste le Cervin, cette audacieuse pyramide qui semble crever le ciel. Le Cervin ou Matterhorn fut vaincu en 1865 par une petite caravane d'Anglais. Whymper seul échappa à l'immédiate vengeance du colosse.

A visiter près de l'église anglaise le Jardin alpin, le parc des bouquetins et le Musée alpestre. Dans le jardin, le monument avec médaillons élevé à la mémoire d'Alexandre Seiler et de son épouse, fondateurs de la station de Zermatt.

La ligne de ZERMATT AU GÖRNERGRAT, 9 km. 3, avec voie à crémaillère, est la plus élevée de l'Europe, après celle de la





ZERMATT ET LE MONT-CERVIN



Jungfrau. Elle atteint le sommet de cet incomparable belvédère, à 3,136 m. en 1 h. 23, en traversant la gorge de Findelen et en s'élevant par les forêts jusqu'au plateau de *Riffelalp* (2227 m.) où se trouve une station hôtelière d'été aménagée avec le plus grand soin, avec dépendances, lieux de culte, poste, télégraphe, etc. Très belle vue sur la partie supérieure de la vallée, le Cervin, le massif du Gabelhorn, les vallons de Findelen, de Zmutt, etc. De là, en continuant à monter, on jouit d'une vue variée qui, du sommet, est la plus grandiose des Alpes. •

## XI. — Brigue et le Simplon

De Viège, la voie rejoint la digue du fleuve. Au loin apparaît le plateau du Brigerberg. On longe à gauche le grand cône d'alluvions de la Gamsa, au seuil du val sauvage de ce nom.

A droite, le village de *Glis*, avec sa riche église (à visiter) et la flèche brillante de son clocher.

115 km. 5, BRIGUE, 681 m. Petite ville assise au pied du Brigerberg, sur la rive droite de la Saltine qui descend du Simplon, va devenir le centre des premières voies ferrées des Alpes centrales.

Population de la ville, 2,600 habitants ; population agglomérée, 5,000. Le principal monument est le château Stockalper, érigé au XVII<sup>e</sup> siècle par le baron Gaspard Stockalper, resté célèbre par son influence et par ses richesses. Brigue a un collège de jeunes gens et une école normale de langue allemande pour jeunes filles, un arsenal, plusieurs églises et chapelles. Celle de Glis, (autels curieux) dont relève la ville, et celle de Naters, sont vastes et riches. Cette dernière possède (à côté) une crypte renfermant un ossuaire remarquable.



*Brigue et le Simplon*

A 2 km. à l'est de la gare de Brigue, le chemin de fer du Simplon, attelé de locomotives électriques destinées à éviter la fumée aux voyageurs le long du tunnel, quitte le Rhône qui effleure la voie pour pénétrer dans la montagne et parcourir, sous la haute pyramide blanche du Mont Léone (3,561 m.) les 19 km. 729 qui en font le plus long souterrain du monde.

DE BRIGUE A ISELLE en voiture postale (47 km. en 6 h.  $\frac{1}{2}$ , relais non compris).

Au sortir de Brigue, on quitte la gorge de la Saltine à la hauteur du pont Napoléon pour décrire un long circuit sur le plateau du Brigerberg (station de *Ried*, 938 m.). En revenant vers le couchant, belle vue sur la contrée, particulièrement sur la chaîne bernoise et le Bietschhorn.

Au refuge I on entre dans la forêt, par laquelle on pénètre bientôt dans la vallée de la Saltine que domine en face le *Glischorn*. Beau coup d'œil sur les sommités. *Bérisal*, 4,526 m. Le spectacle devient de plus en plus intéressant et varié.



*Le col du Simplon. — Panorama du Simplon-Kulm.*

**22 km., Simplon-Kulm.** Relai postal. A cinq minutes de là *Simplon-Hospice* établissement fondé en 1801 par Bonaparte. On redescend de là vers le Krummbach qui coule vers le sud et on passe bientôt près de l'ancien hospice (*Alter Spital*).

**32 km., Simplon-village, 1,479 m.** Plus loin à *Algaby*, la route pénètre dans la sombre, pittoresque et intéressante gorge de Gondo. Belles cascades de la Doveria (Krummbach) et de la Frassinone.

**41 km. 6, Gondo,** dernier village suisse, assis dans un étroit espace, sur la rive droite de la Doveria, avec une grande tour carrée transformée en auberge. En face s'ouvre la sauvage vallée de *Zwischbergen*. où, à plusieurs reprises, furent exploités des gisements d'or.

A 1 km. 5 de Gondo la route pénètre en territoire italien, entre le Carnera et le Pizzo Pioltone, pour arriver à 46 km., *Iselle*, village à 660 m. puis à 47 km. 1, *Iselle-di-Trasquera*, station, du chemin de fer au sud du tunnel du Simplon. (Voir p. 112).



*Tunnel du Mundbach Brigue*

## XII. — De Brigue à la Furka.

DE BRIGUE A OBERWALD, 43 km. 4, à GLETSCH, 49 km. 6 et à GÖSCHENEN, 86 km. 5. Voiture postale de la Furka.

1 km. 7, *Naters*, 691 m., en face de la ville de Brigue, village entouré de vergers (Voir Brigue). Point de départ pour la station de *Belalp*, 2,100 m., d'où le regard domine la vallée et s'étend sur le glacier d'Aletsch.

Sur la rive gauche on remarque l'entrée du tunnel du Simplon. La Massa sort d'une gorge à quelques pas de son confluent. La vallée se resserre. Le fleuve devient torrentueux.

8 km., *Moerel*, 781 m., point de départ du chemin de la *Riederalp* (1,925 m.), beau séjour d'été sur un plateau incliné que borde, au sommet, la forêt d'Aletsch recouvrant la moraine gauche du glacier.

Au delà de Moerel, la route traverse le Rhône et arrive devant *Grengiols* qu'elle évite, mais qu'on doit rejoindre pour



*Le glacier d'Aletsch et la Jungfrau, vus de l'Eggishorn*

entrer dans la *vallée de Binn*, laquelle se bifurque avant le village de *Schmidigenhausern* (Binn), 1,389 m. Station d'été. On se rend à *Baceno* par le col d'*Albrun*, 2,410 m.

La voiture de la Furka quitte la poste de Grengiols et traverse de nouveau le Rhône sur un pont hardi heurtant au promontoire le Teisch (Deischberg) que la route escalade par larges circuits et que le nouveau chemin de fer franchira par un tunnel héliocoïdal.

17 km., *Lax*, joli petit village, point de départ pour la vallée de Binn.

18 km. 6, *Fiesch*, 1,071 m. Village paroissial de 430 habitants, au débouché du Fiescherthal que termine le beau glacier dont on aperçoit la coulée brillante. Grand centre d'excursions. Chemin pour l'*Eggishorn*, 2,192 m., station d'été très fréquentée. De là on se rend au sommet de l'*Eggishorn*, 2,934 m., d'où l'on jouit d'une vue splendide sur la partie centrale du glacier d'Aletsch qu'on domine de près. Vaste panorama des



*Chemin de fer Brigue-Furka*

Alpes valaisannes et bernoises du Mont-Blanc jusqu'à la Furka.

La route monte en lacets, puis suit la rive droite à une grande hauteur au-dessus du fleuve. En face les villages d'*Ernen*, puis *Muhlibach* au débouché du val de Rappen ; lieu de naissance du cardinal Schinner et, plus loin, *Steinhaus*.

A partir de Niederwald, l'horizon s'évase. Les villages se suivent en chapelet enfilés par la route, Blitzingen, Selkingen, Biel, Ritzingen, Gluringen, puis Reckingen, 1,345 m., avec une belle église.

34 km., *Münster*, 1,390 m., 460 habitants. Belle et riche église avec sculptures de Ritz. (Relai postal).

38 km. *Ulrichen* 1,349 m. En face s'ouvre la vallée de l'Egine, conduisant aux cols importants du *Gries*, 2,468 m., menant à Pomat et dans le val d'Antigorio et du *Nufenen*, 2440 m. aboutissant à Airolo (Tessin) par le val Bedretto. *Obergesteln* et *Oberwald* sont les dernières localités de la vallée habitées en hiver. Dès ce dernier village l'espace se resserre





*Le Glacier du Rhône. — Gletsch*

et, en côtoyant de haut le fleuve qui n'est plus qu'un torrent, on atteint une plaine jadis envahie par le glacier du Rhône et entourée de hautes montagnes.

49 km. 6, *Gletsch*, 1,753 m., vrai village d'été avec son vaste hôtel, ses dépendances et les relais postaux de la Furka et du Grimsel.

En dépit de l'impression de solitude dont on se sent enveloppé au fond de ce cirque de montagnes glacées, cette monotonie unanime des choses est compensée par les rêveries que vous inspire la grandeur du spectacle. Rêveries d'ailleurs interrompues par le va-et-vient des grandes diligences postales de la Furka et du Grimsel qui convergent à Gletsch comme vers un centre stratégique. Vers l'est, la chaussée de la Furka déroule au loin ses circuits et vient presque heurter le flanc du reptile de glace, tout hérissé d'écailles et sillonné de crevasses fantastiques. C'est vers le point le plus accidenté de ces séracs en mouvement que se dresse, là-haut, l'hôtel du

*Belvédère* (2,272 m.), dominé en face par le dôme déchiqueté des Gerstenhörner, 3,186 m. De ce point, la route file directement vers le *col de la Furka* (2,431 m.), d'où elle s'en va gagner le plateau d'Andermatt et le canton d'Uri.

Au nord-est, une autre route escalade les rochers du Nägeligrättli et, par de longs circuits, gagne la hauteur du Grimsel et du Lac des Morts 2144 m. pour de là descendre la vallée du Hasli jusqu'à Meiringen dans l'Oberland bernois.

Le chemin de fer de Brigue à Disentis, présentement en construction, avance avec rapidité. Dès 1914 au plus tard aura lieu l'inauguration du tronçon Brigue-Gletsch, d'un parcours aussi sensationnel que varié. Encore deux étés au plus, et la diligence de la Furka aura fait son temps. Les grelots qui jusqu'ici animèrent les échos de ces froides solitudes auront cédé leur voix aux sifflets des locomotives emportant les voyageurs des plaines de la Bourgogne aux Alpes rhétiques par les hauts défilés du Gothard.

### XIII. — De Lausanne à Berne.

Chemins de fer fédéraux 97 km. en 2 h. 10.

La voie gravit de biais les coteaux de Lavaux festonnés de vignes. Merveilleuses perspectives sur le bassin du Léman et la Dent du Midi. De certains points le lac se déroule presque en entier devant le regard. Le tunnel de Chexbres clôt cette perspective et, à son issue, on se sent transporté dans la zone plus verdoyante du Plateau suisse.

12 km. PUIDOUX, 620 m., point de départ du chemin de fer à voie normale pour Vevey par Chexbres (7 km. 7 en 25 m.).

20 km. 5. PALÉZIEUX, 672 m. La ligne de Lausanne à Moudon, Payerne, Avenches, Morat et Lyss par la vallée de la



*Pont sur la Sarine, près de Broc (Gruyère)*

Broye se détache à gauche. A droite part la voie étroite électrique des chemins de fer de la Gruyère, à laquelle se vient souder à *Châtel-Saint-Denis* (6 km. 8) la ligne électrique partant de Vevey. De Châtel cette voie aboutit à Bulle (26 km. 2).

La ligne de Lausanne à Berne atteint par une plaine ondulée la ville de Fribourg après avoir touché :

40 km. 3. ROMONT, vieille ville campée sur une colline à 775 m., avec des restes de remparts, un château d'origine burgonde, reconstruit au XVI<sup>e</sup> siècle et une jolie église gothique. Chef-lieu de district.

De ROMONT à BULLE, ligne à voie normale de 19 km., parcours en 45 minutes, par Vuisternens, Sales et Vaulruz.

*Bulle*, 774 m., chef-lieu de la Gruyère. Jolie ville de 4,000 âmes. au milieu d'un vaste bassin couvert de riches prairies, de forêts et de pâturages, au centre de la vallée de la Sarine. Grand commerce de bestiaux (foires célèbres), de fromages de



Château-d'Oex. — Ligne Montreux-Oberland Bernois

Gruyère, de bois et de pailles tressées. Château des évêques de Lausanne, devenu siège des autorités du district.

Un chemin de fer rattache à Bulle le village de *Broc*, situé sur la rive droite de la Sarine, où se trouve l'immense fabrique de chocolat Cailler. Broc est assis au débouché de la vallée de *Charmey*, agréable station d'été à 890 m. sur la route de Boltigen. A proximité, dans un val peu fréquenté, la chartreuse de la Valsainte.

De Bulle, la voie électrique de la Gruyère, qui vient de Vevey et de Palézieux par Châtel-Saint-Denis se dirige vers Montbovon par la vallée de la Sarine. On touche à la *Tour de Trême*, d'où l'on fait en 4 h. l'ascension du *Moléson* (2006 m.) l'un des plus vastes points de vue de la Suisse ; au *Pâquier*, à proximité des bains (eaux sulfureuses) de *Montbarry* ; à *Epaguy* au pied de la colline que couvre l'antique cité féodale de *Gruyères* avec ses remparts intacts et l'ancien château des comtes, remarquablement restauré.

La voie entre ensuite dans la vallée supérieure de la Gruyère et touche à *Grandvillard*, jolie petite station d'été et d'hiver (sports) au pied du Vanil Noir, aux beaux villages de Neirivue, d'Albeuve et de *Montbovon* où la ligne se soude à celle du Montreux-Oberland. Centre de sports d'hiver.

De Montbovon, la ligne côtoie encore la Sarine par la rive gauche. Elle pénètre aussitôt dans le défilé de la Tine et rentre en territoire vaudois pour toucher d'abord à *la Tine* (site pittoresque), puis à *Rossinière*, 950 m.; village abrité à la base du Culand, où commencent apparaître les chalets en bois si commodément disposés et si gracieux d'aspect qui ajoutent au charme intime de cette région. Sports d'hiver, principalement de ski. Plus loin, la vallée s'évase et, du milieu de nombreux chalets épars ou groupés, apparaît *Château-d'Œx* (960 m.), grand village dominé par une colline ombragée d'où s'élance le clocher de son église. Centre de plusieurs vallons idylliques et d'ascensions. Sports d'hiver. Route pour Aigle par le Col des Mosses.

Plus loin *Rougemont* (1,010 m.), admirablement exposé en face du Rubli, forme un petit village avec une église et un château autour duquel se disséminent au loin sur les pelouses une multitude de chalets gracieux. C'est la dernière localité de langue française; on entre aussitôt dans le canton de Berne en touchant à

43 km. 3, *Gessenay* (en allemand Saanen), 1,014 m. Chef-lieu de la vallée supérieure de la Sarine. Elevage du bétail et fabrication de fromages (Gruyère) qui rivalisent avec ceux de l'Emmental et ont un grand renom. Gessenay est une villégiature recherchée et un centre de sports d'hiver.

La ligne tourne au sud-est en montant la vallée de la Sarine (Saane) pour y trouver le développement nécessaire à la montée aux Mosses de Gessenay.



*Vue de Schönried sur Gstaad. Ligne M. O. B.*

45 km. 7, *Gstaad* (1,052 m.), dans un site pittoresque à l'entrée de la vallée de Lauenen. Grand centre de sports d'hiver et excellentes pistes pour skieurs. En été Gstaad est fréquenté surtout pour ses courses variées. Point de départ de la route pour le *Col du Pillon* (1,552 m.) et les Ormonts (Aigle).

*Diligences* : aux *Diablerets* et à Aigle par le Pillon, chemin de fer des Diablerets à Aigle ; le col est fermé en hiver (diligence 22,6 km., chemin de fer 20 km.). Diligence pour Lauenen 6,7 km.

La ligne rebrousse et monte en lacets au nord.

50 km. 8, *Schönried* (1,234 m.).

54 km. 6, *Saanenmæser* (Mosses de Gessenay), 1,272 m. C'est le point culminant de la ligne et nous arrivons au col qui sépare la vallée de la Simme de celle de la Sarine. Ce plateau élevé, de vastes dimensions, fait le bonheur des skieurs. Le train descend dans la verte vallée de la petite Simme, affluent de la Simme, à travers de riantes prairies, couvertes de beaux chalets et d'étables.

56 km. 8, *Oeschseite* (1,154 m.), arrêt. La vallée se rétrécit et descend en fortes pentes vers Zweisimmen. La ligne, par une grande courbe au pied du Rinderberg, regagne la profondeur par un tunnel tournant.

62 km. 4, *Zweisimmen* (945 m.), chef-lieu de la vallée supérieure de la Simme, situé au bord de la petite Simme près de son embouchure. La jolie église ancienne, au clocher en champignon, renferme des sculptures remarquables et des vitraux précieux. Saison d'été et d'hiver. Hôtels. Point de départ pour la *Lenk*, bain renommé pour ses sources sulfureuses, et pour les courses dans le massif du Wildstrubel.

Chemin de fer électrique, section de la grande ligne du Montreux-Oberland, par St-Etienne (St. Stephan) à la Lenk. 92,9 km.

Zweisimmen est le point terminus de la ligne électrique à voie étroite du Montreux-Oberland, remplacée par une ligne normale à vapeur qui parcourt la vallée de la Simme tout entière, riche en beautés naturelles, en sources minérales, et centre d'élevage. Le bétail du Simmental, race tachetée rouge, a un renom universel et se range parmi les plus beaux spécimens de la race bovine. La ligne longe la rive gauche de la Simme dans la direction nord.

3 km. 1, *Grubenwald* (913 m.), arrêt. Tunnel sous le Laubeggstalden (252 m.) et deux viaducs. La vallée se rétrécit et la pente s'accroît.

6 km., *Weissenbach* (846 m.). La vallée s'élargit de nouveau.

9 km., *Boltigen* (820 m.). Joli village d'aspect aisé. Point de départ de la route pour Bulle (40 km.). A pied ou en voiture de Boltigen à Bellegarde (Jaun) par le col de Jaun (1,025 m.) 17 km. Diligence de Bellegarde à Broc (17,9 km.) et train de Broc à Bulle (5,4 km.).

La vallée se resserre et la ligne tourne au nord-est.



FRIBOURG.



17 km. 3, *Enge* (817 m.), arrêt.

14 km. *Oberwil* (840 m.), bien situé à l'entrée de la vallée de la Simme inférieure. Belle vue, beau temple avec un vieux clocher.

La ligne se dirige vers l'est. Elle côtoie la Simme d'une certaine hauteur, puis arrive au fond de la vallée après avoir traversé le Bunschenbach sur un viaduc haut de 30 m.

17 km. 2, *Weissenburg* (Wissembourg), 785 m. Le village, aux maisons anciennes et serrées, occupe un site romantique au fond d'une gorge boisée. Son nom a été porté au loin par ses bains, à 15 min., dans la gorge et au nord-ouest. Source sulfatée-calcique, efficace contre les maladies des voies respiratoires. Deux sanatoriums.

Cette riante vallée est très populeuse. Beaucoup de belles propriétés dispersées.

18 km. 8, *Därstetten* (761 m.).

21 km. 2, *Ringoldingen* (714 m.), arrêt.

23 km. 4, *Erlenbach* (683 m.), beau village paroissial, fréquenté en été par les étrangers, avec des maisons cossues, type oberlandais. Grande église au clocher original et belles fresques.

La ligne traverse la Simme et le Kirel.

25 km. 5, *OEy-Diemtigen*. Le village d'OEy est situé à l'embouchure du Diemtigtal, la plus importante des vallées latérales de la Simme. Le centre de la vallée, d'où l'on fait de belles courses, est Diemtigen (810 m.). Au fond de la vallée, le lieu de cure Grimmialp (1,260 m.). Diligence 13 km. 6 de OEy.

Sur la rive gauche de la Simme le village de *Latterbach*. La vallée est dominée par les rochers de la *Burgfluh* qui en resserre l'entrée.

30 km. 3, *Wimmis* (631 m.). Village pittoresque et chef-lieu de la Basse-Simme. Beau château qui, avec l'église, est adossé à la *Burgfluh* qui ne laisse qu'un étroit passage.

Un peu au-dessous de Wimmis, la Simme unit ses eaux à celles de la Kander, traversée par le chemin de fer.

33 km. 3, *Spiezmoos* (626 m.), arrêt.

35 km., *Spiez*. Voir p. 98.

66 km. FRIBOURG, 632 m. Capitale du canton de ce nom, du vieux Uechtland, environ 20,000 habitants, dont deux tiers de langue française et un tiers de langue allemande. La ville avec ses nombreuses églises, ses couvents, ses vieux bâtiments artistiques, ses ponts de fer et de bois, a conservé son caractère médiéval. Ses ponts suspendus sur la Sarine et la vallée de Gotteron sont célèbres. Remarquable sa cathédrale dont les orgues sont les plus grandes de la Suisse. Ville universitaire avec nombreux établissements d'instruction.

Bureau officiel de renseignements : 35, rue de Romont, ouvert en été de 9 à 12 et de 2 à 6 h., sauf le dimanche ; en hiver, de 2 à 5. Guide illustré, *Fribourg*, avec plan de la ville et 80 p. de texte, gratuit.

*Chemins de fer* : Berne-Fribourg - Lausanne-Simplon et Lausanne-Genève. De Fribourg à Payerne et Yverdon ; de Fribourg à Morat et Anet (ligne électrique à voie normale).

*Autobus électrique* à Glâne. Hauterive et Posieux, 7 km. 3.

*Tram électrique* de la gare au pont suspendu, toutes les 6 à 8 minutes ; à Pérolles et à Beauregard, toutes les 7 à 8 minutes.

*Autobus* en été à Tavel, Alterswil, Planfayon, Sangernboden, Schwefelbergbad, 33 km. 2.

*Diligences* à Farvagny-le-Grand-Gérignoz-Bulle, 28 km. 1 ; à Marly-le-Grand-Ependes, 9 km. 6 ; à Treyvaux, 15 km. 8 ; à Rechthalten, 10 km. ; à Schwarzenbourg, 18 km. 4 ; à Eichholz-Planfayon, 16 km. 8 ; de là, à Sangernboden-Schwefelbergbad (voir plus haut) et Ottenleuebad, 7 km. 6, et à

Gypsera (Lac Noir), en été seulement, 9 km. 4 ; à Tavel-Alterswil-Planfayon (voir plus haut), 17 km. 9.

La ville de Fribourg reste invisible depuis la ligne. Le pays, assez plat, parcouru par le train, est coupé par les profondes gorges de la Sarine (Saane) qui y a creusé son lit. Le train la traverse sur le viaduc de Grandfey, haut de 76 m., long de 333 m., un des ponts ferroviaires les plus longs de la Suisse.

72 km. 3, GUIN, 599 m. Grand et beau village, dont les habitants ont conservé les anciennes coutumes. On y porte encore l'ancien costume fribourgeois, si original.

Non loin, les bains de *Bonn*, renommés depuis quatre siècles avec des sources alcalines, sulfureuses et ferrugineuses.

La ligne tourne à l'est.

75 km. 8, FILLISTORF, 610 m., arrêt pour un groupe de maisons faisant partie de Guin, au nord d'une colline fertile.

77 km. 9, SCHMITTEN, 610 m. Le village, situé au milieu de prairies et de vergers, se trouve à 1 km. de la gare. Centre de l'élevage du bétail de la contrée, et lieu colonisé de vieille date.

Après un court tunnel, la ligne entre dans la vallée verdoyante du ruisseau de Tavel dont elle longe la rive gauche jusqu'à un autre tunnel où, après avoir traversé ce ruisseau, elle débouche dans la vallée de la Singine (Sense).

84 km. 1, FLAMATT, 555 m. Village coquet de langue allemande. Centre de productions laitières et d'élevage. Bifurcation pour Laupen et Gümmenen par le chemin de fer de la Singine (Sensetalbahn). Diligence pour Albligen, 5 km. 2.

La ligne continue à l'est, puis au nord, dans une forte courbe, pour franchir aussitôt la Singine qui a creusé une gorge profonde.

88 km. 3, THÖRISHAUS, 589 m. Gare d'un hameau appartenant aux communes de Köniz et Neuenegg.

93 km. 2, BÜMPLIZ, 565 m., village qui possède encore une autre gare appelée Bethlehem, à 1 km. nord de la gare des C. F. F.

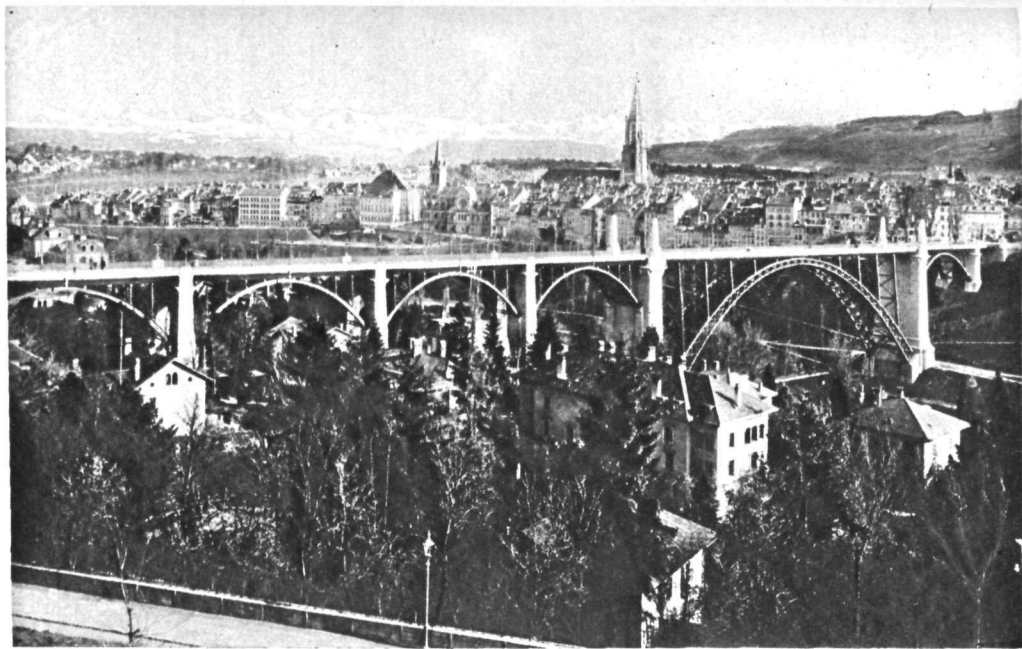
Il est situé sur un beau plateau entre les bois de Bremgarten et Könizberg près de Berne. Sa colonisation remonte à l'époque helvético-romaine. Il est connu en 1019 sous le nom de Campus Pimpinensis.

Un peu plus loin à gauche, les lignes de Neuchâtel et du Gürbetal se joignent à la grande ligne. Entre la forêt à gauche et le cimetière de Bremgarten à droite, on entre à Berne, après avoir passé la nouvelle gare des marchandises de *Weyermannshaus*. Beau coup d'œil à droite sur les Alpes bernoises.

## BERNE

97 km. 3, BERNE, 543 m., au croisement des deux grandes lignes ferroviaires du lac de Constance à Genève (360 km.), traversant la Suisse du nord au sud et du Locle-La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel au Lötschberg et au Simplon, de l'ouest à l'est, à travers les Alpes. La première reçoit à Zurich et à Olten les lignes venant du nord par Schaffhouse et Bâle, de l'est par l'Arlberg et Buchs. La seconde réunit à Berne les voies d'accès venant de France et d'Angleterre par le Jura, Bienne et Neuchâtel pour les continuer vers Lucerne, Interlaken et, par le Lötschberg, en Italie. Berne est ainsi un grand centre de trafic international et la gare la plus importante du chemin de fer des Alpes bernoises en Suisse. Elle est en outre la porte d'entrée pour l'Oberland bernois dont le centre est Interlaken.

De toutes les grandes villes de la Suisse, Berne est certes celle qui a le mieux conservé les caractères de ce pays. Sa



BERNE. VUE GÉNÉRALE.

situation splendide sur un plateau de molasse entouré de trois côtés par l'Aar, et ses constructions bien conservées et riches en beautés architectoniques, la rendent particulièrement digne d'une visite. La vue sur les Alpes dont on jouit pleinement de tous les points un peu dégagés, est belle, surtout du Kursaal, du Schänzli et du Gurten, montagne de 861 m. dominant la ville, les beaux environs boisés de Berne et les Alpes.

Berne possède de nombreux musées et des établissements d'instruction variés. Son université est la plus fréquentée de la Suisse. Ses cliniques et ses sanatoriums, dirigés par des célébrités de renom mondial, sont universellement connus.

Bureau officiel de renseignements : dans la gare, place Bubenberg, ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 8 à 12  $\frac{1}{2}$  et de 1  $\frac{1}{2}$  à 6  $\frac{1}{2}$  h. *Plan monumental et Guide de Berne*, 28 p., avec carte des environs, 20 centimes.

Communications ferroviaires : à *Olten-Zurich* et *Olten-Bâle*, *Thun-Interlaken*, *Lötschberg-Valais-Italie* ; *Langnau-Lucerne* ; *Fribourg-Lausanne-Genève* ; *Bienne-Jura-Paris* ; *Neuchâtel-Paris* ; *Schwarzenbourg*.

Lignes régionales électriques : à *Muri-Gümligen-Worb*, 9 km. 7 ; à *Worblaufen et Zollikofen*, 6 km. ; à *Issigen-Worb*, 13 km. 5.

Trams électriques : de la gare à la *Fosse-aux-Ours*, *Cimetière*, *Länggasse*, *Weissenbühl*, *Wabern* (funiculaire au Gurten, voir plus haut), *Burgenziel*, *Breitenrain* et *Brückfeld*.

Funiculaire : de la Terrasse du Palais fédéral au *Marzili*.

Ascenseur : de la Terrasse de la Cathédrale à la *Matte*.

Funiculaire : de *Wabern* au *Gurten*, voir plus haut.

Automobile postale : à *Wohlen*, *Dettligen*, 16 km. 8.

Diligence : à *Neubrück-Frieswil-Dettligen*, 17 km. 5.

Course en barque sur l'Aar pour Reichenbach et Neubrück en été.



*Neuchâtel. — Baie de l'Évêque*

#### XIV. — De Neuchâtel à Berne.

Chemin de fer Neuchâtel-Berne (ligne directe), 44 km. 9 en 1 à 1 h.  $\frac{1}{2}$ .

NEUCHÂTEL (en allemand *Neuenburg*, 482 m.), 24,000 hab. La gare domine la ville, qui s'allonge au bord du lac (440 m.) et grimpe jusqu'aux parois boisées du Chaumont. Les larges quais et les allées et arbres lui donnent un caractère de noble beauté. Au-dessus de la ville s'élève le Château, imposant, duquel, par un cloître, restauré en 1870, on parvient à l'église collégiale. Le Musée d'art, outre une riche collection historique, renferme une des galeries de tableaux les plus précieuses de la Suisse.

Neuchâtel est un foyer intellectuel considérable, surtout en égard à l'effectif de sa population. Ancienne Académie transformée récemment en université. Ecoles de tous degrés pour l'un et l'autre sexe. Nombreuses institutions libres. Ecoles



*Saut du Doubs*

d'horlogerie et d'art. Maisons d'édition. Ville riche et centre d'éducation.

Le charme particulier du *lac de Neuchâtel* consiste dans la grande étendue de sa nappe verdâtre, et du vaste horizon qui s'y mire, surtout de la rive jurassienne que festonne un vignoble de grand renom.

Bureau officiel de renseignements, place Numa-Droz, ouvert la semaine de 8 à midi et de 2 à 6. Guide à travers le Canton de Neuchâtel, 20 centimes, grande édition 50 centimes.

Lignes ferroviaires : *Neuchâtel-Berne*, ligne directe ; *Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle* ; *Bienne-Neuchâtel-Lausanne* ; *Neuchâtel-Les Verrières-Pontarlier*.

Trams électriques : de la Place Pury à la Gare ; à *St-Blaise* ; à *Serrières* ; à *Peseux*, *Corcelles* et *Cormondrèche* ; à *Valangin* ; à *Auvergier-Colombier* et *Boudry* ; à la *Coudre* et au *Chaumont* (voir ci-dessous).



Bateaux à vapeur : à *Estarayer*, à *Cudrefin*, *Morat*, *Ile St-Pierre* et *Bienne*.

Funiculaires : *Ecluse-Plan* (554 m.); de la *Coudre* au *Chau-mont* (1,101 m.).

De la gare de Neuchâtel, la ligne descend en forte rampe sous des tranchées et par des tunnels pour gagner la rive du lac qu'elle longe quelque temps. A droite, beau coup d'œil sur la chaîne des Alpes, de l'Oberland bernois au Mont-Blanc.

4 km. 1, SAINT-BLAISE, 435 m., qui a deux gares, une en bas pour Berne, une en haut pour Bienne. Village pittoresque, dont quelques maisons, de construction intéressante, datent des XVI et XVII<sup>e</sup> siècles. L'église paroissiale, de 1516, possède de beaux vitraux de Paul Robert. Un tilleul gigantesque, d'une rare beauté, orne la place publique. Les belles forêts du Chau-mont et le petit lac de Loclat (ou lac de St-Blaise) à 1 km. nord-est du village, méritent une visite. La contrée est riche en trouvailles de l'époque romaine et en constructions sur pilotis de l'époque de la pierre et du bronze.

Gare des C. F. F. pour Bienne, Neuchâtel et Lausanne, à 467 m., et à 7 minutes de la gare Neuchâtel-Berne.

Tramway pour Neuchâtel (voir plus haut).

Diligences de la gare C. F. F. à Marin-Thièle (4 km. 7) et à Enges (6 km. 4).

Un court tunnel à travers la molasse de Marin.

6 km. 1. MARIN-EPAGNIER, 452 m. A proximité du village, est la célèbre station sur pilotis de *la Tène*, de l'époque du fer; à droite, sur le lac, l'asile d'aliénés de Préfargier.

Diligence : St-Blaise-Marin-Thièle, 1 km. A droite, beau coup d'œil sur les lacs de Neuchâtel et de Morat; au fond, la chaîne des Alpes. La ligne traverse le canal de la Thièle, entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, pour entrer en territoire bernois. C'est ici que commencent les *Grands Marais*

*Bienne*

(grosses Moos), vaste étendue de marais desséchés par la correction des eaux du Jura et regagnée ainsi à l'agriculture.

9 km. 6. CHAMPION (Gampelen), 436 m., village au pied sud du Jolimont, élévation boisée entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne.

Diligence pour Erlach (Cerlier), 4 km. 5.

13 km. 1, ANET (en allemand Ins), gare 440 m., village 472 m., à droite au bord des grands marais, au croisement des lignes de Berne à Neuchâtel et de Cerlier à Morat. Beau panorama sur les Grands-Marais, le Jolimont, le Jura, les lacs de Neuchâtel, de Bienne, de Morat et les Alpes. (Voir la *Vue d'Anet*, poésie de J.-L. Lerber. Neuchâtel 1755). Quelques belles vieilles campagnes de l'époque où les patriciens de Berne avaient des propriétés dans cette région.

Chemin de fer électrique à voie normale, FRIBOURG-MORAT-ANET.

Diligence pour Cerlier, 5 km. 5 ; pour Täuffelen, 11 km. 2. 16 km. 5, MONSMIER (Müntschemier), 438 m.

Diligence deux fois par jour pour Siselen et une fois pour Aarberg, 12 km. 7.

20 km. 7, CHIÈTRES (Kerzers), 446 m. Gros village fribourgeois dans un beau site fertile au milieu de cultures et de vergers. Beaucoup de vieilles maisons dans le type bernois, remontant jusqu'à 1660.

Croisement des lignes de Neuchâtel à Berne et de Lausanne à Payerne-Morat et Lyss. Diligence à Cressier sur Morat, 14 km. 3.

Nous sortons des Grands-Marais ; le paysage devient montueux et plus varié. Peu après Chiètres, nous rentrons dans le canton de Berne. Tunnel de 300 m.

24 km., FERENBALM-GURBRÜ, 456 m. La gare est à 1 km. sud du village. Son *église*, fondée par la reine Berthe et dédiée à sainte Vèrène (d'où le nom de *Ferenbalm*), domine toute la vallée. A l'ouest, sous l'église, une paroi rocheuse avec caverne (balm, baume) où demeurait un ermite. Transformée en cave, elle est visitée aujourd'hui par les étrangers.

Peu après Ferenbalm, tunnel de 430 m.

25 km. 9, GÜMMENEN (497 m.). Le village de *Gümmenen* se trouve à 1 km. est de la gare, sur la rive droite de la Sarine, que la route de Berne à Morat traverse sur un vieux pont de bois.

Bifurcation à Laupen et Flamatt (chemin de fer de la Singine (Sense)).

Sur la large vallée de la Sarine, un viaduc, long de 457 m. et haut de 27 m., avec une partie centrale en fer, aboutit à un passage étroit à travers de hautes tranchées. Un tunnel de 1,100 m. traverse une colline sur laquelle se dresse le village de ROSSHÄUSERN, dont la station est à 31 km. 4 ; 582 m.

Le tracé passe sous bois et suit le *Gabelbach*, affluent gauche de l'Aar. A gauche, sur la hauteur, le beau village de *Frauenkappelen*.

34 km. 4, RIEDBACH (571 m.). Diligence pour Frauenkappelen et Mühleberg, 7 km. 9.

38 km. 7, BÜMPLIZ-BETLEHEM (558 m.). Voir plus haut. La gare de la ligne des C. F. F. de Berne à Lausanne est à 1 km. sud de celle de la ligne de Neuchâtel.

Peu après, la ligne de Neuchâtel se soude à celle venant de Fribourg et arrive en gare de *Berne* (543 m.). Voir plus haut.

## XV. — De Berne à Thoune.

### A. — PAR MÜNSIGEN.

Chemins de fer fédéraux suisses, 31 km. en 33 à 35 minutes.

Peu après avoir quitté la ville de Berne, la ligne franchit le pont de fer, construit en 1857, haut de 44 m., posé sur deux piliers puissants et offrant sous la voie un passage pour voitures et piétons. On voit à droite les derniers restes des fortifications qui se terminent par une tour ronde et massive, appelée *Bluturm* ou *Heimlich Gricht* (tour de sang ou tribunal secret). La silhouette caractéristique de la ville fédérale et le pont du Grenier dominant le paysage. On laisse le quartier de la Lorraine à gauche et on passe près de la fabrique fédérale des armes, à droite. Au Wylerfeld, gare de triage, les lignes de Lucerne et Thoune bifurquent à droite de celle d'Oltén. A droite, la chaîne des Alpes bernoises.

5 km., OSTERMUNDIGEN (564 m.). Beau village au pied de la colline du même nom. Diligence pour Stettlen, Boll et Utzigen (8 km. 2).

Dans la direction sud-est, à travers la plaine fertile, voici :  
8 km. 2, GÜMLIGEN (565 m.). Petit château, près du village, datant du XVIII<sup>e</sup> siècle et habité jadis par la mère du ministre *Polignac*.

Bifurcation pour Langnau et Lucerne. Train électrique de Berne à Muri, Gümligen et Worb, de l'autre côté de la gare.

13 km. 3, RUBIGEN (552 m.). Petit village dans le voisinage duquel existèrent des colonies romaines.

La ligne tourne au sud, dans la large vallée de l'Aar, séparée de celle de la Gürbe par le Belpberg, à droite. A gauche, la ligne pour Lucerne se perd dans le lointain.

16 km. 4, MÜNSINGEN (534 m.). Point d'excursion des Bernois. Grand village paroissial et domaine de l'Etat, avec un beau château du XVI<sup>e</sup> siècle. Au milieu d'un parc, l'asile cantonal des aliénés, un modèle du genre, chargé de l'administration du château et de ses propriétés. Près du village, d'anciennes colonies romaines.

20 km., WICHTRACH (533 m.). Village et paroisse. Au cimetière, un monument érigé en 1898 du général Louis d'Erlach, tué en 1798 par le landsturm bernois.

Diligence à Thalgut et Gerzensee, 2 km. 8; à Thalgut et Kirchdorf, autant. Au sud, beau coup d'œil sur le Stockhorn et le Niesen.

22 km. 6, KIESEN (542 m.). Un pont sur l'Aar; toujours au sud et en ligne droite nous arrivons à UTTIGEN (548 m., 25 km. 4). Les ruines imposantes entre l'Aar et le village, dont les murs ont, par places, une épaisseur de 3 m., compte parmi les plus anciennes du canton. Au temps de navigation sur l'Aar, ce passage était reconnu dangereux.

Les Alpes s'approchent de plus en plus. La vaste plaine avant Thoune n'offre aucun obstacle à la vue sur la chaîne du

Stockhorn. De droite, la ligne du Gurbetal se joint à la ligne principale.

30 km. 7, THOUNE (561 m.). Ville dans la vallée de l'Aar, large de 5 km., sur les deux rives de ce fleuve près de sa sortie du lac. Le château, le plus remarquable de son époque en Suisse, domine la ville avec la vieille église paroissiale, de l'autre côté du Schlossberg. Nombreux sites pittoresques et charmants, relevés par le beau cadre du lac et des Alpes.

Bureau officiel de renseignements au faubourg de Hofstetten. Ouvert tous les jours de 8 à 12 et de 2 à 6, sauf les dimanches et jours de fête. Prospectus illustré en couleurs.

Croisement des lignes ferroviaires de *Berne à Thoun* par *Munsingen* et par *Belp pour Interlaken*. Point terminus de la ligne électrique à voie normale de *Berthoud à Thoun*.

Bateaux à vapeur pour *Oberhofen*, *Merligen*, *Gunten*, *Spiez*, *Beatenbucht*, *Interlaken*. Débarcadère à Hofstetten, en face du Thunerhof et à Scherzligen près de la gare (correspondances garanties).

*Diligences*: pour Thierachern-Uebeschi-Kärselen-Blumenstein, 12 km. 7; pour Goldiwil et Heiligenschwendi, 9 km. 7; pour Steffisbourg, 2 km. 8; de là à Bach, Unterlangenegg, 1 km. 4 et plus loin à Heimenschwand-Schlegwegbad-Linden, à 15 km. de Thoun; et à Schwarzenegg-Süderen-Rothenbach, à 20 km. Pour Allmendingen-Amsoldingen-Höfen-Stockern, 9 km. 5. Pour Homberg-Teuffenthal, 10 km. 5.

## B. — PAR BELL

Ligne du Gürbetal, 33 km. 9, en 1 h.  $\frac{1}{4}$ .

La ligne sort de la gare de Berne dans la direction de Fribourg, la quitte à Weyermannshaus, sous la voie, en commun avec la ligne de Schwarzenbourg qu'elle abandonne au *Fischer-*



*Chemin de fer du Niesen*

*mätteli*, 3 km. 5, pour retourner, par une grande courbe, dans la vallée de l'Aar.

5 km. 1, *Berne-Weissenbühl* (553m.).

6 km. 6, *Gross-Wabern* (563 m.).

Tramway pour Berne; funiculaire au Gurten (861 m.).

9 km. 7, *KEHRSATZ* (573 m.). Joli château avec domaine, propriété de l'Etat bernois, transformé en maison de correction pour jeunes filles. Au sud du village, la cam-

pagne de *Lohn*, où mourut en 1774 Nicolas-Emmanuel Tschanner, l'*Arner* du conte de Pestalozzi : *Lienhard et Gertrude*.

Diligence pour Englisberg - Zimmerwald - Niedermühlern - Oberbütschel et Rueggisberg, 14 km. 2.

Après Kehrsatz, la ligne, en forte pente, entre dans le Gürbetal, parallèle à la vallée de l'Aar dont elle est séparée par la chaîne boisée du Belpberg. La Gürbe est un ruisseau dont la partie basse est canalisée.

12 km. 6, **BELP** (526 m). Grand village paroissial dans un site pittoresque, au pied du Belpberg, résidence autrefois d'une famille noble de Bourgogne, habitant jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle le petit château qui sert aujourd'hui de siège aux autorités du district.

La ligne suit la pente est du Längenberg, en face du Belpberg.

16 km. 1 (531 m.), *Toffen*, petite commune avec des carrières de tuf.

18 km. 5, KAUFDORE (538 m.). Village en plein essor, dont les habitants cultivent en grand des choux blancs pour la fabrication de la choucroute, en utilisant les terrains marécageux gagnés à l'agriculture par la correction de la Gürbe.

21 km. 3, THURNEN (552 m.). Gare pour le village de Kirchthurnen, une des plus grandes paroisses du canton de Berne. L'église en style rococo, datant de 1673, renferme de nombreux vitraux.

Service d'automobile, en été, pour les bains de Gurnigel, 1,400 m., 13 km. 3., célèbres partout par leurs sources sulfureuses et l'installation toute moderne et somptueuse de son Grand Hôtel situé en pleine forêt avec une vue splendide.

Diligence pour Riggisberg, 4 km. 4.

24 km. BURGISTEIN-WATTENWYL (570 m.). Deux villages distants de 2 km. l'un de l'autre. Sur une hauteur boisée le château de Burgistein, dominant la contrée, avec une belle vue sur les Alpes, le lac de Thoune et la plaine. En une heure on monte à la Staffelalp, éminence qui offre une superbe perspective avec un Kurhaus renommé.

Diligence pour Wattenwyl, 2 km. 4, et de là pour Blumenstein, 6 km. 1. La ligne tourne vers l'est en une forte courbe.

25 km. 7, SEFTIGEN (581 m.). Chef-lieu du district de même nom. A l'est du village, on traverse, sur un pont de fer, de fortes tranchées, puis

29 km. 3, UETENDORF, très recherché comme villégiature.

L'Aar devient visible et le train s'en rapproche, pour se réunir à la ligne des C. F. F. venant de Berne et Münsingen.

33 km. 9, THOUNE, voir page 92.



## XVI. — De Thoune à Interlaken.

De Scherzligen, la ligne est propriété du Chemin de Fer des Alpes Bernoises. 27 km. 3 en 40 à 55 minutes. D'Interlaken, gare principale, à Bönigen, 4 km. 1 en 17 minutes.

*Thoune* (voir plus haut), 30 km. 7 de Berne.

31 km. 9, SCHERZLIGEN (562 m.), en 4 minutes. C'est ici que le voyageur pour Interlaken ou pour d'autres stations du lac peut prendre le bateau. D'ici quelques années, cette seconde gare sera supprimée et les bateaux arriveront, par un canal, jusqu'à la gare centrale de Thoune.

Scherzligen n'est qu'un petit groupe de maisons, parmi lesquelles on remarque une église brunie, des plus anciennes de la contrée. Dans la petite campagne, sur une île dans l'Aar, Henirich von Kleist, le grand poète allemand, a vécu et écrit en 1806. Une plaque commémorative est consacrée à sa mémoire.

Les bateaux du lac de Thoune touchent *Oberhofen*, *Gunten*, *Spiez*, *Merligen*, *Beatenbucht* (funiculaire pour *Beatenberg*), *Leissigen*, *Beatushöhlen* (grottes de St-Béat) et *Interlaken*. La ligne décrit une grande courbe et la vue est très belle. La large pyramide du Niesen (2,366 m.) domine le lac ; les Alpes resplendissent du Wetterhorn à la Blümlisalp. A gauche, le Sigriswiler Grat ; à droite, la chaîne du Stockhorn qui se perd dans le lointain.

34 km. 4, *Gwatt* (564 m.). Petit village sur la route de la rive gauche du lac, non loin de l'embouchure de la Kander dans le lac. A droite se détache la route du Simmental.

La ligne se rapproche du lac. De l'autre côté de l'eau bleue, on voit les jolis petits centres d'étrangers de Hilterfingen et



*Spiez au bord du lac de Thoune*

Oberhofen, dont le château est visible de loin. La Kander forme un delta qui s'avance dans le lac. La ligne monte et traverse la gorge, créée artificiellement au commencement du XVIII<sup>e</sup> siècle pour donner à la Kander une embouchure directe dans le lac, au lieu de s'écouler dans l'Aar par la plaine de Thoune, où ses alluvions et ses hautes eaux causaient d'énormes dégâts.

36 km. 8, *Einigen* (593 m.). Arrêt pour le village du même nom avec la jolie église au bord du lac, à gauche.

Le trajet, parmi les vergers riches en arbres fruitiers, offre de beaux coups d'œil sur le lac avec, en face, le village de *Guntten*, station d'étrangers. A droite, s'ouvre la vallée de la Simme, avec Wimmis et la colline boisée de la Burgfluh à son entrée. La ligne, venant de Montreux par le Simmental, se joint à la nôtre. Le lac collecteur artificiel à droite réunit une partie des eaux de la Kander, dont la force parvient, en une



ENVIRONS DE THOUNE

Située sur la ligne internationale des grands Express de l'Europe Centrale  
BERNE - LÖTSCHBERG - SIMPLON - ITALIE





INTERLAKEN.

conduite de 2 km., au bord du lac à la « Centrale » qui dispose de 15,000 P. S. A gauche, le Spiezerberg boisé s'avance dans le lac et forme la baie de Spiez, dans laquelle se trouve le château pittoresque du même nom, avec sa tour puissante.

41 km. 3, *Spiez* (631 m.). La belle situation de Spiez est connue. Elle a fait de ce village une station d'étrangers très achalandée. La vue du lac embrasse tout le village, de la gare à la rive, l'église et le château, les montagnes d'en face et la chaîne des Alpes jusqu'à la belle silhouette large et rayonnante de la Blümlisalp. Spiez est la porte d'entrée des deux vallées de la Kander et de la Simme.

*Communications* : Ligne du Lötschberg pour Brigue, voir plus loin. Chemin de fer pour *Erlenbach*, *Zweisimmen*, la *Lenk* et *Montreux*, à vapeur et à voie normale jusqu'à Zweisimmen, électrique et à voie étroite de Zweisimmen à Montreux et pour la Lenk.

Tramway électrique entre la gare et le lac pour tous les trains et bateaux, à leur arrivée et à leur départ.

Bateaux à vapeur pour *Thoune* et *Interlaken*, voir plus haut.

Diligence pour *Faulenseebad*, *Kratigen* et *Aeschi*, 7 km.

La ligne d'Italie passe par la vallée de la Kander ; celle de la Simme conduit à Zweisimmen et Montreux. La Grimmialp (1,260 m.) et les bains de Weissenbourg et de la Lenk sont les principaux centres d'étrangers dans le Simmental.

43 km. 8, *Faulensee* (606 m.). Le joli village au bord du lac porte le nom d'un étang aujourd'hui desséché, dont l'écoulement, le Faulenbach, se jette dans le lac. Une route monte aux bains de Faulenseebad, très fréquentés en été, reliés par la diligence à Spiez et à Aeschi.

Le train descend en passant à Krattigen, charmant village à droite. Trois petits tunnels et on arrive à

50 km. 4, *Leissigen* (573 m.), village idyllique et lieu de villégiature. Arrêt des vapeurs du lac.

La ligne se fraye un chemin le long de la rive assez abrupte. A gauche, beau coup d'œil sur Beatenberg, en face, sur la hauteur.

53 km. 9, *Därfligen* (564 m.). Lieu de villégiature à l'entrée du canal qui relie le lac à Interlaken et que le train longe à travers un paysage de plus en plus plat.

58 km. *Interlaken-Gare* (566 m.). L'importance de cette ville comme centre des étrangers dans l'Oberland bernois est universellement connue. Peu de sites lui sont comparables en beauté et du Höhweg, bordé de vieux noyers, le coup d'œil sur la Jungfrau est classique. Les promenades d'Interlaken, ses parcs, les concerts symphoniques de son Kursaal rivalisent d'élégance avec ceux de n'importe quelle station d'étrangers du Monde. Les chemins de fer de montagne y ont leur point de départ pour les hauteurs environnantes, et les bateaux des deux lacs leur point terminus, car le nom d'Interlaken vient de sa situation entre les lacs de Thoune et de Brienz.

*Bureau de renseignements* au Höhweg, à côté du Kursaal. Guides illustrés : 1<sup>o</sup> Interlaken avec plan, carte et relief, 40 p. 30 centimes ; 2<sup>o</sup> *Oberland bernois*, prospectus illustré et en couleurs, 16 p., gratis ; 3<sup>o</sup> *Oberland bernois*, brochure illustrée, 60 p., 30 centimes.

Port des bateaux du *Lac de Thoune*, près de la Gare, pour *Leissigen*, *Beatenbucht*, *Merligen*, *Gunten*, *Spiez*, *Oberhofen*, *Thoune*.

Départ des chemins de fer de montagne et des bateaux du lac de Brienz à la Gare de l'Est. Funiculaire de la *Heimwehfluh* (669 m.) au bout de la Rugenstrasse, à 5 minutes de la Gare.

Funiculaire de *Harderkulm*, voir station de l'Est.



*Massif de la Jungfrau*

Service d'automobiles : Interlaken - Alpenstrasse - Bönigen, voir ce dernier endroit. En été seulement.

Le train continue de la gare d'Interlaken à la station de l'Est (Oststation), point de départ pour Bönigen et pour l'Oberland. Distance 1 km. 9. Le train passe deux fois l'Aar.

*Interlaken-Est* (569 m.). Gare des lignes à voie étroite pour Wilderswil (d'où départ pour la *Schynige-Platte* (470 m.), *Zweilütschinen-Grindelwald* et *Zweilütschinen-Lauterbrunnen*. De Lauterbrunnen à Grindelwald (*Wengernalpbahn*) par la petite *Scheidegg* (2.064 m.). Correspondance avec la *Jungfrau-bahn* au Jungfraujoch (3,457 m.). De Lauterbrunnen à Mürren (1,642 m.). Funiculaire de Mürren à l'*Allmendhubel* (1,923 m.) Funiculaire au *Harderkulm* (1,326 m.). Gare de départ de l'autre côté du pont de l'Aar.

Le départ des vapeurs du lac de Brienz pour *Bönigen-Ringgenberg - Niederried - Iseltwald - Oberried - Giessbach - Brienz* se trouve en face de cette gare.





*Grindelwald et le Wetterhorn*

C'est ici le centre du trafic pour l'Oberland bernois et ses célèbres lignes de montagne qui relient Interlaken à *Grindelwald-Mürren-Lauterbrunnen* et *Wengen* pour fermer le cercle par les lignes de la *Wengernalp* et de la petite *Scheidegg*, célèbres dans le monde entier. Le couronnement de ces intéressants trajets est le chemin de fer de la *Jungfrau*, unique au monde, avec ses stations de la *Mer de Glace* (Esmeer) (3,461 m.) et *Jungfraujoch* (3,457 m.), qui permet de jouir à proximité et commodément des merveilles du monde des glaciers.

4 km. 1, *Bönigen* (570 m.) Villégiature sur la rive sud-ouest du lac de Brienz, avec des prairies, des bois et une jolie cascade.

Station des vapeurs du *lac de Brienz*, voir Interlaken-Est. Automobiles pour *Interlaken*, voir Interlaken-Gare.



*Vue de la Schünge Platte depuis Grindelwald*

*sur*

## XVII. — De Spiez à Brigue par le Lötschberg.

Chemin de fer des Alpes bernoises (Berne-Lötschberg-Simplon), 74 km. 4 en 1  $\frac{1}{2}$  h. à 2 h.

La traction de cette ligne est électrique. Les trains, remorqués par de puissantes machines fortes de 2,500 HP, développent une vitesse maximale de 75 km. à l'heure. La vitesse normale dans la vallée (jusqu'à Frutigen) est de 70 km., depuis Frutigen, de 65 km. La rampe maximale jusqu'à Frutigen est de 15 ‰, de Frutigen à Brigue, de 27 ‰.

De Thoun à Spiez, voir plus haut.

Peu après Spiez, la ligne passe sous la colline de Hondrich un tunnel de 1,600 mètres. A droite de la Kander, canalisée en cet endroit, s'élève le Niesen dans le voisinage immédiat de la ligne.

Vue à vol d'oiseau  
sur la ligne du Lötschberg de Berne à Brigue et sur les Alpes bernoises



Hubacher & Co. A.G. Bern

## Chemin de fer des Alpes bernoises — Berne—Lötschberg—Simplon

Première ligne électrique à voie normale à travers les Alpes. Excellentes correspondances pour le trafic international. Voitures directes. Wagons-restaurant. Voyage superbe à travers les Hautes Alpes bernoises et valaisannes, sans poussière et sans fumée, avec vue splendide sur le lac de Thoune, Interlaken, la Blümlisalp, les vallées du Rhône et de Zermatt, le lac Majeur. ◇◇◇◇◇◇◇◇◇◇

Correspondances internationales  
avec trains express sur la ligne

## Berne-Lötschberg-Simplon

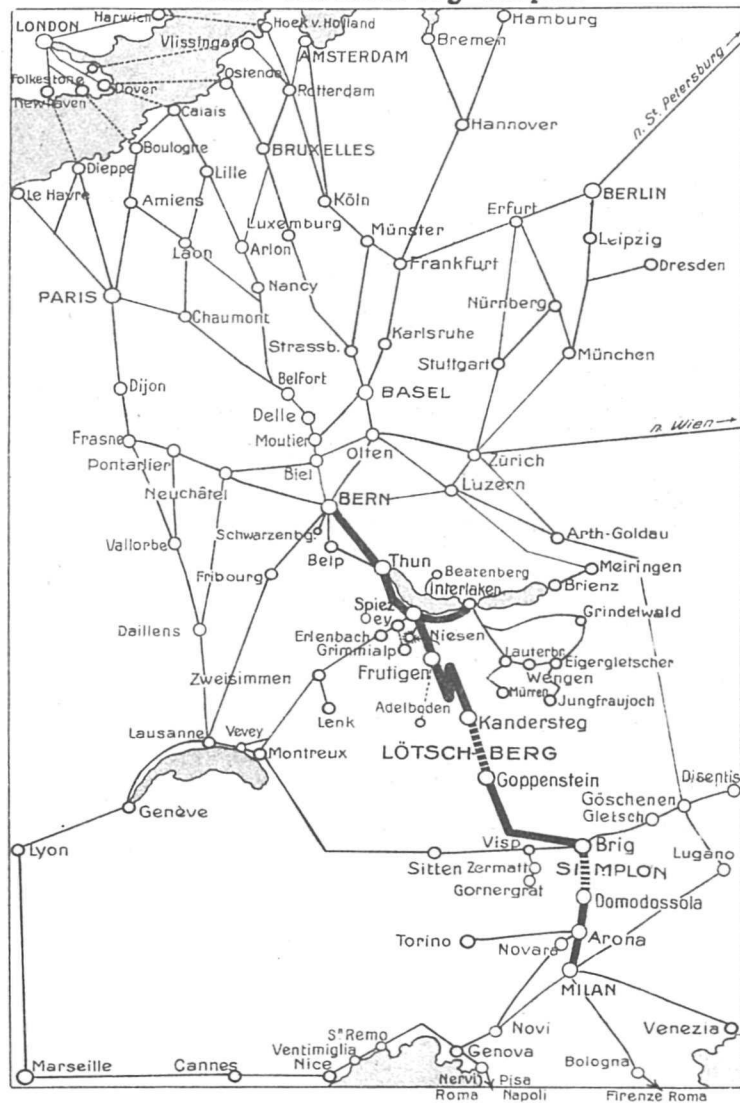
Londres-Paris-Chaumont-Belfort-  
Delle- (ou Paris-Dijon-Pontarlier)

**Berne-Thoune-Lötschberg-Simplon -**  
Lac Majeur-Milan-Venise-Trieste

Londres-Calais-Lille-Nancy-Belfort-Delle-  
**Berne-Lötschberg-Simplon -**  
Gênes-Rome

Londres-Ostende-  
Bruxelles-Arlon-Nancy-Belfort-Delle-  
**Berne-Lötschberg-Simplon -**  
Lac Majeur - Milan - Bologne - Brindisi

## Chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon





*Wengen et le Breithorn*

5 km. 1, HEUSTRICH-EMDTHAL (631 m.). On appelle Emdthal la partie orientale de la vallée de la Kander entre Heustrich et Mülenen à gauche du chemin de fer. (Emd : regain.) Le nom indique la grande fertilité de la vallée. A droite de la ligne, les vastes installations des bains de Heustrich avec des sources alcalines et sulfuriques.

Au-dessus de la vallée de *Suld*, à gauche, beau coup d'œil sur la Blüemlisalp. On traverse le Suldbach.

6 km. 8, MÜLENEN-AESCHI (695 m.). A Mülenen se trouve la gare pour le funiculaire électrique du Niesen, non loin de la gare B. L. S., sur l'autre rive de la Kander. Le charmant village d'Aeschi, invisible de la ligne, à gauche et à mi-hauteur, est très fréquenté en été.

8 km. 2, REICHENBACH (709 m.). Joli village avec une église pittoresque, à l'entrée du Kiental, centre d'excursion pour touristes.



Diligence pour Kiental, 6 km. Guide illustré gratuit (19 p.), édité par la Société de Développement Reichenbach-Kiental. On traverse la Kander et, peu avant Frutigen, l'Engstligenbach. Beau coup d'œil sur la Blümlisalp à trois sommets et le Gspaltenhorn.

13 km. 6, FRUTIGEN (782 m.). A la jonction de l'Engstligenbach avec la Kander, Frutigen domine les routes des



*Frutigen*

deux vallées de *Kandersteg* et d'*Adelboden*. Le village, pittoresquement étagé sur la pente nord de la chaîne du Niesen, est une station de cure bien connue. La cime imposante de l'Elsighorn (2,345 m.), séparant la vallée de la Kander de celle de l'Engstligen, frappe le regard. La vallée de la Kander est dominée par le *Balmhorn* et l'*Altels*.

La Société de développement de Frutigen distribue gratuitement une carte illustrée.

Diligence pour Adelboden, 16 km. 1.

15 km. 3. *Pont de l'Engstligen*.

A Frutigen commence le parcours de montagne.

Restant d'abord au fond de la vallée, la ligne gagne, sur



Adelboden

Phot. Gyger.

l'imposant *Viaduc de la Kander*, long 276 m., haut 28 m., la rive droite du torrent près de la Tellenburg et monte rapidement.

17 km. 5, KANDERGRUND (862 m.)

Par Kandergrund, on entend les nombreux groupes dispersés d'habitations formant une seule commune qui comprend aussi Kandersteg, situé plus haut. Au sud de la gare, le hameau de Bunderbach avec l'église.

Au delà de la station de Kandergrund, la ligne monte en double lacet pour gagner la hauteur de Kandersteg. Le trajet, permettant de suivre les étapes de la montée, est des plus intéressants. Par un tunnel plus grand et deux autres plus petits, le tracé s'élève par une grande courbe, à ciel ouvert.

22 km. 4, BLAUSEE-MITTHOLZ, 977 m.

A peu de distance de la gare, le fameux Lac Bleu (propriété privée ; entrée 1 fr.), un des plus beaux spectacles qui soient.



*Vallée de la Kander*

Son eau est d'une clarté surprenante et laisse voir le moindre objet au fond. Sa couleur, un bleu merveilleux, s'unit au moindre mouvement de la rame à toutes les couleurs de l'arc-en-ciel.

La ligne rebrousse, tout en montant, et Frutigen réapparaît au fond de la vallée. Reprenant la direction première, le Felsenburg peut servir de point de repaire au voyageur.

27 km. 1 (1,085 m.), FELSENBURG. Gare d'évitement.

27 km. 5, Tunnel de Rotbach, 50 m.

Petit à petit, la ligne arrive à niveau de la vallée, tandis que la route grimpe en lacets le Bühlstutz. A l'entrée de la vallée de Kandersteg, beau coup d'œil sur les quatre sommets de la Blüemlisalp, le Birrenstock, le Doldenhorn et les Fisistöcke. La ligne continue presque à plat pendant 2 km. jusqu'à la gare de Kandersteg.

31 km. 6, KANDERSTEG (1,179 m.).

Le village s'étend au fond de la vallée, long de 4 km.,



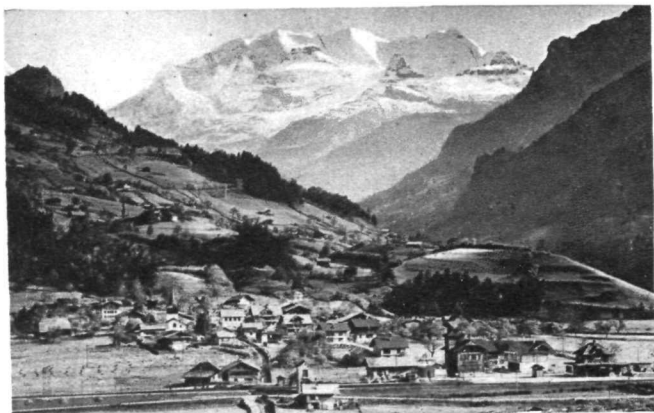
*Felsenburg*

large d'un  $\frac{1}{2}$  km., très fréquenté en été et en hiver. Le panorama est très beau. Kandersteg est un centre de touristes à double saison, en été et en hiver. C'est d'ici qu'on part pour le lac d'Oeschinen (1,592 m.), la vallée de Gasteren, le col de la Gemmi (2,329 m.) pour Loèche-les-Bains en Valais et pour un grand nombre de courses alpestres, surtout dans le voisinage de la Blümlisalp.

Bureau de renseignements à l'Ecole de Kandersteg (3,669 m.)  
Guide illustré de 32 p. gratuit, « Kandersteg en hiver », en couleurs, gratuit.

33 km. 7, Tunnel du Lötschberg, long de 14 km. 605.

L'entrée du grand tunnel du Lötschberg, au-dessus duquel s'élève le *Gellihorn* (2,267 m.) aux formes tordues et curieuses, se trouve à 2 km. de la gare. Le tunnel, parcouru en 55 minutes, a dû être construit en plusieurs courbes, vu que le tracé projeté en ligne droite a produit un grand éboulement vers le Gasterental, qui a coûté la vie à 24 ouvriers et interrompu les travaux pendant six mois. On passe actuellement à l'écart du point dangereux. La durée de construction,



*Kandersteg et la Blumlisalp*

prévu du début au jour de la rencontre des équipes, fut de 4 ans, donc sensiblement plus courte que celle du St-Gothard (14 km. 500) et du Simplon (19 km. 729.).

48 km. 5, *Goppenstein* (1,219 m.)

La gare de Goppenstein se trouve dans la vallée sauvage de la Lonza, partie basse de la vallée de Lötschen. Point de départ indiqué pour les courses dans cette vallée.

La vallée, sous forme de gorge perpendiculaire, souffre du danger des avalanches. La ligne a donc dû être construite en tunnel sur une grande partie du parcours. Quelques galeries protectrices protègent les parties à ciel ouvert d'un côté. De nombreux travaux de protection, dont le tracé est plus ou moins connu, ont été exécutés dans les hauteurs pour empêcher la formation des avalanches.

Le dernier de ces tunnels et le plus long, celui de Hothen, décrit une courbe pour donner à la ligne la direction du sud à l'est et remonter la vallée du Rhône.

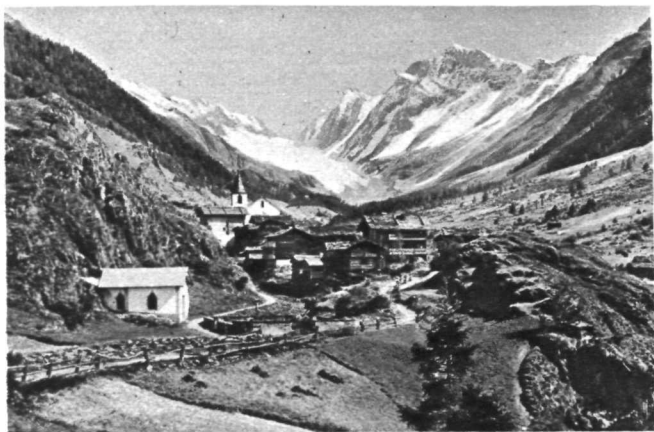
*Kippel*

54 km. 3, HOTHEN (1,081 m.)

La gare de Hothén se trouve un peu au-dessus du village, situé sur la pente qui descend vers la vallée du Rhône, à 400 m. au-dessus de celle-ci. Le coup d'œil sur la grande vallée au fond, ses villages, le fleuve, la ligne du Simplon et la chaîne des Alpes valaisannes est de toute beauté et constitue une des impressions les plus profondes de ce parcours.

Le tracé s'abaisse vers la vallée en longeant les pentes avec une rampe de 24 ‰. Elle traverse plusieurs ravins dont celui du Bietschtal est le plus considérable. Le pont qui le franchit est un des ouvrages d'art les plus hardis du monde. Avant le Bietschtal, la ligne fait une courbe qui offre un joli coup d'œil en aval. Les rochers de la gare forment un pont naturel grandiose à gauche qu'on aperçoit du pont.

61 km. 3, AUSSEBERG (935 m.). Petit hameau au-dessus de *Rarogne*.



Blatten

Un autre ravin profond, le *Baltschiedzertal*, est traversé sur un grand pont. En sortant du tunnel d' Eggerberg, la *vallée de la Viège* s'ouvre au regard, en face, à droite. Au-dessus du bourg de Viège, situé à l'entrée, le groupe des Mischabels domine le paysage. Panorama splendide.

67 km. 3, LALDEN (804 m.).

Le village de Lalden se trouve au fond de la vallée ; un peu plus loin, le petit hameau de Brigerbad. De la gare, un chemin conduit à Viège.

A droite, les moraines de Gamsen à la sortie de la vallée de la Gamsa. Le *Monte Leone* (3,557 m.) au-dessus du tunnel du Simplon, arrête le regard à l'est. La ligne s'approche de plus en plus du fond de la vallée. A droite, Brigue, et, relié par une allée de peupliers, le village de Glis. On traverse le Rhône près de Naters sur un pont de fer.

Pour *Zermatt* et *Saas Fee*, célèbres stations de montagne, on

descend de Brigue sur Viège, d'où se détache la voie étroite pour Zermatt. La ligne du Lötschberg est la plus courte pour les voyageurs y venant du nord.

### XVIII. — De Brigue à Domodossola.

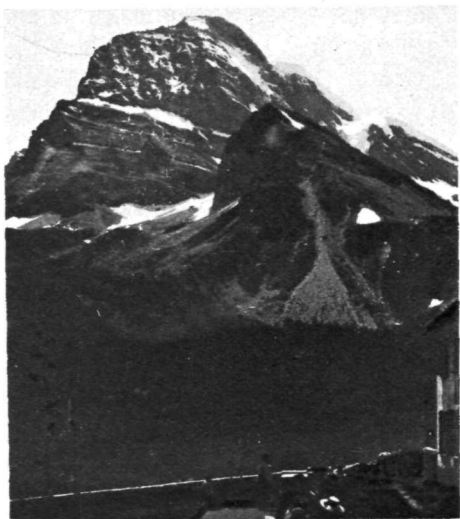
Le premier projet d'un percement du Simplon date de 1857 (Clo-Venetz).

Le tunnel du Simplon est le plus long d'Europe (49 km. 729). Exécuté par l'entreprise Brand, Brandau et C<sup>ie</sup>, de 1898 à 1905, il est droit, sauf les courbes de raccordement aux deux extrémités. L'entrée nord, à 1 km. 500 de la gare de Brigue, est à 686 m. au dessus de la mer. La ligne s'élève encore sous terre de 29 m., elle trouve au milieu du tunnel son point culminant de 708 m., avec une pente de 2 ‰. Elle redescend avec une pente de 7 ‰ à 631 m. à la gare d'Iselle. La durée de la traversée varie de 18 et 25 minutes selon la rapidité du train, dont la vitesse normale dans le tunnel est de 60 km. Elle est plus longue d'Iselle à Brigue que de Brigue à Iselle, vu la différence des pentes. Le tunnel est à simple voie. Une galerie parallèle et indépendante fut creusée en même temps que la première à une hauteur de 2 m. Abandonnée et fermée provisoirement à l'ouverture de la ligne, elle sera élargie et on espère ouvrir à l'exploitation, en 1918, le second tunnel, rendu nécessaire par l'augmentation du trafic. Toutefois il existe actuellement déjà une voie de croisement de 500 m. au milieu du tunnel.

La traction dans le tunnel est électrique (courant triphasé). De puissantes locomotives, à la forme originale desquelles nous ne sommes pas encore habitués, sont attelées à Brigue et décrochées à Iselle.

La sortie du tunnel est une véritable surprise. Le pays au sud est plus sauvage qu'au nord. On aura remarqué en effet que le Simplon, qui est la trouée la plus basse des Alpes — 400 m. plus bas que le St-Gothard, 600 m. plus bas que le Mont-Cenis — ne connaît pas de véritable montée au côté nord comme le Gothard. La faible pente régulière de 394 m. à St-Triphon, de 683 m. à Brigue, s'étend sur une longueur de 100 km. et est à peine sensible pour le voyageur. Le nombre des tunnels est très peu considérable, cinq ou six, et ils sont très courts. Il en est autrement du côté sud. Ici, sur un parcours de 20 km. de Domodossola à Iselle, il y a une montée de 360 m. à effectuer et la pente est en plusieurs endroits de 25 %. Ce parcours sauvage, si l'on veut vraiment en jouir, s'effectue de préférence en montant. A la descente, seule une attention soutenue, vu la vitesse de la course, peut en tirer quelque profit.

La gared'*Iselle di Trasquera*, à quelque cent mètres du grand tunnel (631 m.), se trouve dans un étroit défilé entre des parois rocheuses, près de la tumultueuse Diveria. Adroite, on voit encore des matières ex-



*Monte Léone*



PANORAMA DE BAVENO ET STRESA. — LAC MAJEUR





traites du tunnel qui ont dépassé un million de mètres cubes. Il a fallu en outre 1350 tonnes de dynamite, 4 millions d'amorces et 5,300 km. de mèches pour 4 millions de trous de mine. 4,000 hommes y ont travaillé. A droite aussi, on aperçoit la route descendant du Simplon par Gondo. Le voyageur, commodément installé dans son wagon luxueux, ne pense guère à tant d'efforts. Il voit, près de la gare d'Iselle, gravée dans le rocher, la longue liste des 50 à 60 victimes humbles et regrettées d'un travail gigantesque. A quelques pas plus loin, la vieille diligence attend les passagers qui préfèrent se confier à l'ancienne route pour passer la montagne.

Peu après la gare d'Iselle, la ligne s'enfonce dans le long tunnel de *Varzo*, le seul hélicoïdal de la ligne et à l'entrée duquel on entrevoit un instant la gare de cette dernière localité. Le caractère du paysage reste sévère et rien ne fait prévoir le midi si impatiemment attendu. Aussi la surprise est-elle complète quand, peu avant la petite gare de *Preglia*, au delà d'une suite de tunnels et de galeries protectrices contre la neige et les chutes de pierres, la vallée s'élargit brusquement. Nous entrevoyons une large plaine fertile parsemée de villages et une grande et belle vallée débouchant au nord. Quelques minutes encore et nous entrons dans la grande gare internationale de Domodossola, centre des hautes vallées piémontaises auxquelles il faut bien consacrer quelques lignes.

### XIX. — Les vallées de Domodossola.

La plus large de ces vallées, appelée *Val d'Antigorio* dans le bas, *Val Formazza* au milieu et, dans le haut, *Val Toggia* et *Val du Gries*, est enserrée entre les territoires suisses du Valais et du Tessin. Elle aboutit, soit au col du Gries par le glacier du même nom, qui nous mène à Ulrichen dans la vallée valai-

sanne de Conches au pied ouest de la Furka, ou bien au col de San Giacomo qui nous conduit à travers de beaux pâturages dans le Val Bedretto (Tessin) et de là à Airolo. Cette vallée, large et peuplée dans le bas, sauvage et pauvre dans le haut, est longue de 40 km. Elle est carrossable jusqu'à Foppiano (Unterswald italien) sur environ la moitié de son parcours et un service postal, une à deux fois par jour, couvre cette distance en 4 à 7 heures. Elle renferme une curiosité mondiale, de laquelle nous parlent leurs chroniques et les voyageurs depuis des siècles : la Cascade de la Toce ou de la Tosa (Tosafall), de 143 m. de hauteur et large de 26 m., qui attire chaque année un grand nombre de passants. Cette cascade, vu la grande distance qui la sépare de Domodossola, peut être visitée plus commodément par Ulrichen et le glacier du Gries (surtout quand la ligne de la Furka sera achevée) en 5 heures, et d'Airolo par le val Bedretto en 7 heures. Le haut de cette vallée ayant été colonisé surtout par des Suisses (Valaisans), de langue allemande, a conservé cette langue jusqu'à Foppiano, bien qu'elle soit de plus en plus remplacée par l'italien.

Une autre vallée intéressante et qui aura un bel avenir part à l'est de Domodossola près de Masero. Après un passage étroit, sauvage et rapide, on arrive au large plateau de Santa Maria Maggiore à 816 m. et, sans pentes fortes, on descend à travers une région plus sauvage à la frontière suisse de Camedo, à Intragna et Locarno. Cette curieuse vallée, appelée Val de Vigizzo pour la partie piémontaise et Centovalli pour la partie suisse, a la particularité, assez rare dans les Alpes, de suivre la direction ouest-est au lieu de celle du nord au sud. Il s'agit en somme de deux vallées qui se touchent et se continuent sans qu'il y ait entre elles un col proprement dit. D'excellentes routes facilitent les communications entre les deux versants et les deux torrents de la vallée qui se jettent

près de Domodossola dans la Toce et près de Locarno dans la Maggia et le lac Majeur, portent le même nom de Melezza (orientale et occidentale). Les avantages géographiques de cette vallée longue de 50 km., dont 30 en Italie et 20 en Suisse, ont suggéré l'idée d'un chemin de fer reliant Locarno à Domodossola et le Gothard au Simplon en 1 heure 1/2 à 2 heures de parcours. Cette ligne pittoresque, en construction, sera ouverte en 1916 et constituera une diminution de 4 heures sur le parcours actuel de Genève, Lausanne, Vevey, Montreux, Zermatt, Brigue à Locarno par le Simplon, Baveno et le lac Majeur. Actuellement, la diligence suisse fait le trajet de Domodossola à Ponte Brolla (Locarno) deux fois par jour, en 6 heures pour 6 francs.

## XX. — De Domodossola au lac Majeur.

La belle et grande gare de Domodossola est qualifiée d'internationale parce que les trains y passent des mains du personnel des Chemins de fer fédéraux suisses entre celles des Chemins de fer de l'Etat italien et vice-versa, et parce que les deux pays y font leurs opérations douanières. Le bagage à main est cependant inspecté dans le wagon même par le personnel douanier italien au départ de Brigue et par la douane suisse au départ de Domodossola durant le trajet.

A Domodossola, la ligne actuelle se bifurque en deux tronçons. La vieille ligne, construite il y a quelques dizaines d'années est plus ou moins parallèle à la nouvelle qu'elle quitte et rejoint suivant les caprices du terrain. Au départ de Domo, les deux lignes sont assez distantes, elles partagent les gares de Vogogna et Premosello pour se quitter définitivement après Cuzzago. La petite et vieille ligne a pour objectif Novare et Turin. Il serait cependant peu recommandable de la prendre,

*Domodossola*

car les bonnes communications, les express et les wagons directs passent tous à Arona pour retrouver l'ancienne ligne à Borgomanero par Comignago. La vieille ligne est surtout utilisée par le voyageur pour visiter le charmant lac d'Orta. Après Cuzzago, elle est séparée de la grande voie de Milan par le Monte Orfavo d'abord, la chaîne du Monte Zughero et du Motarone ensuite. Après avoir passé à Cruavasso et Gravellona, elle rejoint à Omegna le lac d'Orta qu'elle longe dans toute sa longueur. C'est à Orta Miasino qu'il faut descendre pour visiter la charmante île de San Giulio et pour jouir d'un des plus jolis panoramas qui soient, depuis le Sacro Monte ou depuis le Monte Orta qui forme un curieux promontoire dans le lac. Voir les guides spéciaux sur les curiosités, les promenades, les hôtels, etc.

Après Orta, le train touche encore Bolzano, Gozzano pour se souder, à Borgomanero, à la ligne susmentionnée. De Gozzano, bifurcation à Alzo sur l'autre rive du lac.

La grande ligne internationale descend en une pente légère à l'est de l'autre. A l'ouest, le petit Val de Bognanco (7 km. 600 m.) dont l'eau minérale et l'établissement hydrothérapique sont célèbres. Près de Benra débouche le Val d'Antrona, d'où un sentier conduit par le lac du même nom au col d'Antrona ou de Saas qui mène à Saas-Fee en Valais par Mattmark. Une troisième vallée, celle d'Anzasca, toujours à droite, conduit à Macugnaga, au Monte Moro et également à Saas. Un instant, on entrevoit, entre Benra et Vogogna, le Mont Rose au fond de la vallée, dans toute sa splendeur.

A gauche de Vogogna (13 km.), il y a d'intéressantes ruines d'un vieux château près d'une église pittoresque. C'est jusqu'en ce lieu que s'étendait le domaine des Suisses quand ils occupèrent le Val d'Ossola (Eschental) de 1410 à 1426. Entre Vogogna et Premosello, des éboulements ont recouvert la ligne qui, en 1910, fut coupée pendant près d'une année. On a, depuis, construit des galeries spéciales qui garantissent au voyageur un maximum de sécurité.

A *Murgozzo* (27 km.), en sortant d'un petit tunnel, un ravissant lac de montagne charme l'œil du voyageur qui, étonné, le prend généralement pour le lac Majeur. A peine passé ce joli lac au bord duquel séjournent volontiers des Milanais en villégiature, nous voici arrivés à Fondotoce, petite plaine marécageuse, plus intéressante par ses communications que par la beauté du site. Le voyageur a le choix de descendre ici ou à Baveno, la station suivante, s'il désire se rendre à Locarno ou à Lugano. De la gare de Fondotoce un tramway électrique, correspondant à tous les trains et long de 8 km., conduit en 22 minutes par Suna à Pallanza-ville et au débarcadère du lac. Parcours fort joli et à conseiller surtout si la correspondance à Baveno entre le train descendant du Simplon et le bateau montant à Locarno paraît peu

sûre et le temps d'arrêt entre deux trop court. Il y a cependant par le beau temps, plus d'agrément à faire ce trajet en bateau. Après la gare de Pallanza-Fondotoce, le train se rapproche du lac près du hameau de Feriolo et atteint en 6 minutes la gare de Baveno, située au-dessus du village et à 5 minutes du débarcadère. Baveno est la station indiquée pour s'embarquer, soit au nord à Pallanza, Intra, Baveno, Luino, Brissago, Locarno, Lugano, soit au sud pour Arona, trajet plus court et moins intéressant. C'est aussi l'endroit classique d'où l'on visite les îles Borromées (voir pour ces deux tours et les lignes d'accès au nord, plus loin p. 120). Les trains directs et express s'arrêtent également à Aresa, à 5 km. plus loin, endroit plus rapproché de Isola Bella, plus éloigné des deux autres, de la même importance que Baveno et Pallanza pour le tourisme, pourvu de grands hôtels et dans un site moins ensoleillé.

## XXI. — Du lac Majeur à Turin, Milan et Gênes.

De Feriolo, le train longe le lac jusqu'à Sesto Calende. Les gares de Belgirate (45 km.) et Lesa (51 km.) offrent moins d'intérêt. Il y a tout le long du lac un grand nombre de villas particulières et la région se distingue par une végétation touffue et des pentes abruptes et boisées.

A Arona, petite ville industrielle de 6.000 habitants, patrie du cardinal Charles Borromée, dont la statue, haute de 21 m., domine la ville, il y a bifurcation pour Novare et Turin à l'ouest, Milan à l'est. Les grands trains continuent dans cette dernière direction ; quelques-uns ont des wagons directs pour Turin et Gênes. Les deux lignes empruntent les mêmes rails d'Arona à Novare (37 km.) par Areggio. La première continue

de Novare où elle reçoit la correspondance de Milan (par Rho, Magenta, 30 km.) par Vercelli, Santhià et Chivasso à Turin (100 km.), la seconde continue par Mortara (pour Milan par Abbiategrasso 52 km.), Alexandrie, Novi, Sampierdarena à Gènes (142 km.) A Novi, arrive la grande ligne de Milan et Pavie (97 km.)

A Gènes, nous sommes à 500 km. de Rome et à 150 de la frontière française de Vintimille. Cette dernière ligne passe aux endroits renommés de Sestri Ponente (7 km.), Pegli (10 km.), Massio (91 km.), San Remo (136 km.), Ospedaletti-Ligure (141 km.), Bordighera (147 km.) où les grands express s'arrêtent.

La ligne du Simplon dispose actuellement des communications directes suivantes avec le nord : Genève-Vintimille, Genève-Gènes, Genève-Milan, Lausanne-Milan, Lausanne-Turin, Paris-Gènes, Paris-Vintimille, Paris-Milan, Paris-Venise. On espère rétablir la communication de Milan-Trieste et rendre plus fréquents les wagons directs Vintimille-Simplon-Paris et Simplon-Genève, vu que cette ligne est de 100 km. plus courte (669 km.) que celle de Vintimille à Genève par Marseille et Lyon (778 km.) et de longueur à peu près égale à celle de Vintimille à Paris par les mêmes villes (environ 1.120 km.). Le voyageur de Paris, séjournant à la Riviera, n'a donc rien à perdre en prenant au moins une fois la route du Simplon qui lui permet de visiter une des régions alpestres les plus grandioses, sans l'exposer à une altitude considérable et à la traversée d'un long tunnel plein de fumée. Il a en outre le choix de passer par le Lötschberg, Berne et Delle (ou Belfort), Chaumont-Troyes ou par Lausanne-Vallorbe et Dijon, les deux lignes, qui se séparent à Brigue, étant de longueur à peu près égale.

## XXII. — Du Simplon à Lugano et au lac de Côme.

Outre les grandes lignes d'accès au Simplon que nous venons d'esquisser, il convient de vouer une assez grande attention aux nombreuses petites lignes d'accès dont la multiplicité jette le voyageur dans la confusion et ne lui permet souvent pas de profiter des avantages qui devraient résulter pour lui de communications aussi variées.

Le Simplon est non seulement une grande ligne de transit du nord au sud, de France, d'Allemagne et de Suisse en Italie, mais il facilite aussi le séjour sur les rives des lacs italiens que, jusqu'ici, le voyageur a généralement atteints par la seule ligne du Gothard. Il y arrivera aussi facilement par le Simplon.

Cette ligne est avant tout la communication directe pour une visite aux *Iles Borromées*. Ces trois îles, Isola Bella, Isola supérieure ou des Pêcheurs, Isola Madre, sont le rêve de milliers de touristes et de voyageurs qui reçoivent ici, en venant du Nord, leur baptême d'Italie. Le site incomparable, la végétation luxuriante, la vue s'étendant jusqu'aux cimes neigeuses des Alpes, le contraste du midi et du nord, voilà ce qui fait le charme principal des îles.

C'est l'*Isola Bella* qui, malgré l'arrangement quelque peu artificiel et surchargé de ses terrasses, jouit des faveurs du public.

L'*Isola superiore* ou des Pêcheurs est un simple village, ainsi que son nom l'indique, dont la pittoresque originalité n'échappera à personne. L'*Isola Madre*, dont le jardin seul est visible, surpasse dans sa végétation celle de l'île sœur et ses promenades, dans le goût anglais, ses allées et ses bosquets sont plus voisins de la nature et portent moins l'empreinte de l'art humain.



L'accès le plus facile des deux premières îles se fait par le bateau à vapeur. Toutes les courses y arrêtent et il existe un service local fait par des bateaux moins grands entre Stresa, les îles, Baveno, Pallanza, Intra et Laveno.

Le bateau contourne un large promontoire d'où la vue est magnifique pour aborder à *Intra*, avec Arona le centre industriel du lac peu fréquenté par les étrangers.

En face, *Laveno*, au pied du Sasso di Ferro, avec une fabrique de céramique, dans un joli site. Ce bourg a surtout de l'importance comme petit centre ferroviaire. Du port même, part la ligne de la Ferrovia Nord. Milano pour Varese, Côme et Lecco, petite ligne fréquentée qui coupe horizontalement les lignes verticales Porto-Ceresio Milan à Varese, celle pour Saronno à Malnate, celle du Gothard à Côme, plusieurs autres encore tendant toutes vers le centre de la Lombardie, la seconde ville d'Italie.

La seconde gare de Laveno, appelée Laveno-Mombello, se trouve à dix minutes du lac, un peu plus haut. C'est là que passe la grande ligne, bifurquant de celle du Gothard à Bellinzona sur la rive gauche du lac Majeur, par Luino, pour se souder à Sesto Calende aux lignes pour Milan, Novare, Turin et Gênes. Si on prend cette ligne, en quittant le bateau, il est cependant préférable de le faire à Luino qui est la gare internationale de transit entre la Suisse et l'Italie.

De Laveno, les bateaux retraversent généralement à Intra ou se dirigent vers Ghiffa, Oggebbio, Cannero, Cannobio, sur la rive droite du lac. Quelques-uns sont directs et continuent d'Intra droit sur *Luino* en touchant parfois Porto Valtravaglia et Germignaga (1 heure de Intra à Luino). Cette dernière ville, très joliment située avec une large vue sur le lac et les montagnes d'en face, avec de vastes places et des promenades verdoyantes au bord de l'eau, est habituée à voir des passants

dans ses murs. On y communique avec le lac de Lugano et la ville de ce nom par un petit chemin de fer qui, en 45 minutes (13 km.) à travers les gorges sauvages et la vallée verdoyante de la Tresa, mène à Ponte Tresa d'où le bateau nous conduit en 1 h.  $\frac{1}{2}$  à Lugano en traversant la plus grande et la plus belle partie du lac. Un chemin de fer électrique conduit plus directement en 30 minutes de Ponte Tresa à Lugano par une autre route.

Bien que *Lugano*, situé sur la ligne du Gothard à laquelle il doit son magnifique essor et sa gloire d'être le plus grand centre d'étrangers au pied sud des Alpes, ait évidemment les meilleures communications avec Milan, Lucerne, Zurich, Munich, Stuttgart et Berlin par cette ligne, il est néanmoins tributaire du Simplon pour une grande partie de son trafic, et ses relations avec le Simplon, à mesure que ses voies d'accès se développeront, prendront une importance toujours plus considérable de ce côté. Cela est vrai surtout pour les communications entre Lugano et le Valais (Zermatt, la Furka, Brigue, Loèche, Martigny, Chamonix et avec Montreux, Vevey, Lausanne et Genève), mais aussi, grâce au Lötschberg, avec Interlaken, l'Oberland bernois et Berne. Il est vrai que les voies de communication présentent quelque complication, vu le fait que les lacs rendent impossible l'établissement d'une voie directe et normale de Lugano au Simplon.

La route la plus courte par la vitesse des trains, la plus longue par le nombre des kilomètres, est celle de Lugano à Porto Ceresio en bateau (15 km., 45 minutes) et de là en train électrique à voie normale par Varese à Gallarate (34 km.) où il y a correspondance avec les trains venant de Milan (41 km.) pour Baveno (47 km.) et Domodossola (82 km.) De cette façon, le voyage Lugano-Brigue peut être effectué en moins de 6 heures. La route plus connue et certainement plus belle est

celle, déjà décrite, de Lugano par Ponte Tresa (train ou bateau) à Luino et Pallanza ou Baveno, avec un parcours de 4 h.  $\frac{1}{2}$  sur chacun des deux beaux lacs, en 6 heures également. Une troisième possibilité, surtout dans la morte saison et aux époques des horaires réduits, est celle de passer par Porto Ceresio, Varese et Laveno-Intra-Pallanza, donc une combinaison des deux routes précédentes, en 6 h.  $\frac{1}{2}$ . Les billets directs introduits récemment entre Lugano et Brigue, Montreux, Lausanne, Genève permettent indifféremment de passer par n'importe laquelle de ces trois routes, dont chacune a son intérêt spécial.

Nous insistons particulièrement sur ces communications vers l'est du Simplon parce que le canton du Tessin confine aux Grisons et que l'*Engadine*, un des plus importants centres du tourisme en Suisse, peut être mise en communication directe avec le bassin du lac Léman par des voies de trafic au sud des Alpes.

Actuellement, pour aller de St-Moritz à Montreux, il est à conseiller de prendre le chemin de fer de la Bernina et de passer par Tirano, Sondrio, Colico, Lecco et Milan, voyage de 15 à 16 heures, ou bien de 12 à 13 par Coire et Zurich. Pour Zermatt, la route par le Simplon est déjà plus courte. Le chemin de fer projeté de St-Moritz à Chiavenna par le val Bregaglia (Bergell) fera gagner encore 1 à 2 heures sur le parcours, de 50 km. plus long par Tirano. La route plus directe de l'Engadine au Simplon serait par la rive gauche du lac de Côme (Chiavenna ou Colico-Como) ou par Varenna-Menaggio-Lugano si les correspondances étaient rapides et assurées. De toute façon, l'avenir démontrera que les relations entre l'Engadine et la Suisse française pourront se faire tout aussi bien par le sud des Alpes et le Simplon que par l'Albula et la ligne du Rhin.

### XXIII. — Du Simplon à Locarno et aux Grisons.

Outre les relations Léman-Lugano et Léman-Engadine par le Simplon, n'oublions pas celles entre la Suisse française, Berne-Lötschberg et le bassin supérieur suisse du lac Majeur. Si à Luino, au lieu de prendre le bateau venant d'Arona, des Îles Borromées, de Stresa, Bueno ou Pallanza, nous continuons notre route, nous arrivons d'abord aux deux *Maccagno*, dont l'une porte encore le fier surnom d'impériale et qui possède un château (tour) et une église pittoresques.

En face, sur une langue de terre, le gros bourg de *Cannobio*, dernière station italienne au débouché du Val Cannobina, long de 20 km. et qui, par un col de 900 m. de haut, communique avec Malesco et Santa Maria Maggiore dans le Val Vigezzo (voir page 114). Cette vallée sauvage et assez peuplée forme frontière sur toute sa longueur vers la Suisse. Elle est dominée par le Ghiridone ou Smidario, belle cime de 2.100 m. dont le sommet est commun aux deux pays.

Entre Cannobio et Brissago, nous traversons la frontière, située au débouché de la sombre et étroite gorge de Valmara. *Brissago*, avec ses beaux vieux cyprès, ses orangers et ses myrthes, ses hôtels et ses villas, attire le regard et invite au séjour. Puis, c'est le tour d'*Ascona*, dans la baie, lieu préféré des hommes-nature et des végétariens, à l'entrée des trois vallées, dont la plus occidentale, le Centovalli, nous mène à Domodossola (chemin de fer ouvert à l'exploitation en 1916) par Cemadò à Santa Maria Maggiore ; dont celle du milieu, l'Onsernone, intéressante et peuplée, touche l'Italie à son extrémité (entre Spruga et Bagni di Craveggia), et dont la plus septentrionale et la plus large, la Valle Maggia, possède déjà un chemin de fer jusqu'à Bignasco (27 km.) et une route postale jusqu'à



Locarno. *Madonna del Sasso*

Fusio, d'où les sentiers conduisent par le col de Campolungo à Rodi Fiesso, par le Sassello à Airolo, par le Naret dans le Val Bedretto, tous trois dans le voisinage immédiat du massif du Gothard.

En face d'Ascona, sur la rive gauche du lac, les ports de *Ranzo* et *Magadino* sont touchés plus rarement.

Le point terminus des bateaux du lac Majeur au nord est *Locarno*, avec Arona, Pallanza, Intra, Laveno et Luino, un des ports les plus importants. Petite ville de 10.000 habitants avec ses faubourgs de Muralto, Minnosio, Solduno, Orselina, etc. Locarno est une des villégiatures les plus recherchées pour la saison de septembre à mai. En plein développement, elle acquerra cependant une importance beaucoup plus grande, grâce à la ligne en construction pour Domodossola par le Centovalli et à l'autre projetée, le long de la rive gauche du lac, à Fondo-Toce par Brissago, Cannobio, Intra et Pallanza (45 km.)

qui sera à voie normale et permettra d'atteindre en une heure et demie la ligne du Simplon. Il y aura ainsi deux voies d'accès de Locarno à Domodossola en deux heures de temps. L'une à voie étroite, véritable ligne de touriste et de montagne qui aura une pente de 600 mètres à grimper ; l'autre presque plate, le long du lac et dans la plaine de la Toce, un peu plus longue, mais plus commode et traversant des paysages d'une beauté toute différente. La jonction de la ligne du Gothard et du Simplon pourra ainsi se faire non seulement à Milan ou par les lignes transversales — bateaux, petits trains entre Pallanza, Laveno, Luino, Ponte Tresa, Porto Ceresio, Lugano, — mais elle se fera à Fondotoce, permettant au voyageur une course circulaire très intéressante de Berne par le Lötschberg à Brigue-Pallanza-Locarno-Bellinzona-Gothard-Lucerne-Langnau, ou de Genève-Lausanne par Neuchâtel-Olten-Lucerne - Gothard - Locarno-Pallanza-Simplon-Brigue. En attendant, la course en bateau de Locarno à Pallanza ou Baveno comble la lacune de la ligne ferroviaire Locarno-Fondotoce, dont l'existence est cependant assurée et qui ne se fera plus longtemps attendre.

A Locarno, un embranchement de la grande ligne suisse conduit à Bellinzona en 46 minutes (20 km.), capitale du Tessin (12.000 habitants), où il y a changement de train pour le St Gothard, Lucerne, Zurich et Bâle. Une ligne électrique de 31 km. conduit dans la vallée grisonne de langue italienne de Misox (Misolcina), de Bellinzona à Mesocco. De là, la diligence continue actuellement par le col de San Bernardino (2000 m.) à Thusis, station des chemins de fer rhétiques qui conduisent à Davos et à St-Moritz en Engadine. Si le projet d'un tunnel de base à travers les Alpes orientales est abandonné aux dépens de St-Bernardin, c'est-à-dire si on exécute le percement de la Grenia (de Disentis-Somvix à Olivone-Biasca) ou du Splügen de Thusis-Andeer à Campodolcino-Chiavenna-lac de Côme), il

*Locarno*

est évident que l'actuelle ligne Bellinzona-Mesocco sera continuée comme ligne de faite à voie étroite à travers le San Bernardino pour relier ce district un peu excentrique de la Moesa au canton des Grisons, son centre politique et administratif duquel il est géographiquement séparé. De l'autre côté, une concession d'une ligne à voie étroite plus courte de Bellinzona à Locarno par la rive droite du Tessin est déjà demandée et sera exécutée à bref délai. Reliée ainsi au sud à la ligne de Locarno à Domodossola par le Centovalli et le Val Vigizzo, de l'autre au nord à celle de Bellinzona-Mesocco, Bernardin et Thusis, nous aurions une autre ligne internationale de tourisme : Engadine et Davos (par Filisur ou Landquart) Thusis-Tessin-Simplon-Léman, qui faciliterait, à travers un paysage grandiose, tantôt alpestre, tantôt méridional, les communications entre deux régions qui ont des intérêts identiques et qui comptent un peu sur le même public de

voyageurs et de passants. Cette ligne serait sensiblement plus courte que l'autre (voir p. 123) par la Bernina, le Bregaglia, lac de Côme, Milan, Simplon.

Cette rapide esquisse, ayant pour seul but d'orienter le voyageur dans la région des voies d'accès au sud du Simplon, nombreuses et compliquées, et de le guider dans son choix, aura démontré sans doute que ce passage alpestre offre des avantages nombreux que le public voyageur est loin de connaître. La zone d'influence du Simplon est beaucoup plus étendue qu'un rapide coup d'œil sur la carte ne le laisse croire. Elle embrasse, au sud, non seulement les grands centres de l'Italie du Nord, Milan, Turin et Gênes, elle comprend aussi, outre le bassin du lac Majeur, celui du lac de Lugano, le bas Tessin et une grande partie des Grisons. Malgré sa situation d'apparence excentrique, le Simplon est le passage idéal entre trois des centres les plus importants du tourisme en Suisse, tout en conservant le caractère d'une grande voie internationale à laquelle la France, l'Italie et même l'Allemagne sont intéressées.





## ERRATA

---

Page 33, 11<sup>me</sup> ligne : (*voir page 38*), au lieu de : 78.

Page 68, 2<sup>me</sup> ligne, ajouter : *et chemin de fer électrique ouvert en 1914 jusqu'à Gletsch.*

Page 72, 5<sup>me</sup> ligne : *les rochers de la Maienwang*, au lieu de : les rochers du Nägelisgrätli.

Page 72, 10<sup>me</sup> ligne : *En 1914 a eu lieu*, au lieu de : Dès 1914 au plus tard aura lieu.

Page 86, légende : *Lac des Brenets*, au lieu de : Saut du Doubs.

Page 92, 14<sup>me</sup> ligne, ajouter : *Chemin de fer électrique Thoune-Interlaken par la rive nord du lac.*

Page 107, 27<sup>me</sup> ligne : *parcouru en 14 minutes*, au lieu de : parcouru en 55 minutes.

Page 108, légende : *Reichenbach et la Blumlisalp*, au lieu de : Kandersteg et la Blumlisalp.

Page 111, 13<sup>me</sup> et 14<sup>me</sup> lignes : *avec une pente de 2 ‰*, au lieu de : avec une pente de 2 ‰; *avec une pente de 7 ‰*, au lieu de : avec une pente de 7 ‰.

Page 112, 12<sup>me</sup> ligne : *en plusieurs endroits de 25 ‰*, au lieu de : en plusieurs endroits de 25 ‰.

Page 116, 7<sup>me</sup> ligne : *Ornavasso*, au lieu de : Cruavasso.

Page 117, 1<sup>re</sup> ligne du troisième alinéa : *Mergozzo*, au lieu de : Murgozzo.

Page 118, 12<sup>me</sup> ligne : *Stresa*, au lieu de : Aresa.

Page 121, 6<sup>me</sup> ligne : *avec Arona le principal centre industriel du lac, peu fréquenté par les étrangers*, au lieu de : avec Arona le centre industriel du lac peu fréquenté par les étrangers.

Page 124, 5<sup>me</sup> ligne : *Baveno*, au lieu de : Bueno.

Page 124, 15<sup>me</sup> ligne : *Limidario*, au lieu de : Smidario.

Page 124, 24<sup>me</sup> ligne : *Camedo*, au lieu de : Cemado.

Page 125, 10<sup>me</sup> ligne : *Minusio*, au lieu de : Minnosio.

Page 126, 6<sup>me</sup> ligne après l'alinéa : (*Mesolcina*), au lieu de : (Misolcina).

Page 126, 12<sup>me</sup> ligne après l'alinéa : *Greina*, au lieu de : Grenia.





Gravé et Imp. en  
HÉLIO-SADAG  
SÉCHERON-GENÈVE